



Transports
Canada

Transport
Canada

**AVIATION COMMERCIALE
ET D’AFFAIRES**

MARCHANDISES DANGEREUSES

MANUEL DE L’INSPECTEUR

TP 385F

1^{ER} DÉCEMBRE 2001

Canada

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

**Manuel de l'inspecteur des marchandises
dangereuses – Aviation commerciale et d'affaires**

Liste des pages en vigueur

Suivi des révisions		Chapitre 8 – Législation	
ii	1 ^{er} déc. 2001	Page 37	1 ^{er} déc. 2001
Listes des pages en vigueur		Page 38	1 ^{er} déc. 2001
iii	1 ^{er} déc. 2001	Page 39	1 ^{er} déc. 2001
iv	1 ^{er} déc. 2001	Page 40	1 ^{er} déc. 2001
v	1 ^{er} déc. 2001	Chapitre 9 – Conformité	
Tables des matières		Page 42	1 ^{er} déc. 2001
vi	1 ^{er} déc. 2001	Page 43	1 ^{er} déc. 2001
vii	1 ^{er} déc. 2001	Page 44	1 ^{er} déc. 2001
viii	1 ^{er} déc. 2001	Page 45	1 ^{er} déc. 2001
ix	1 ^{er} déc. 2001	Page 46	1 ^{er} déc. 2001
Chapitre 1 - Généralités		Page 47	1 ^{er} déc. 2001
Page 1	1 ^{er} déc. 2001	Page 48	1 ^{er} déc. 2001
Page 2	1 ^{er} déc. 2001	Page 49	1 ^{er} déc. 2001
Page 3	1 ^{er} déc. 2001	Page 50	1 ^{er} déc. 2001
Chapitre 2 – Politique et administration		Page 51	1 ^{er} déc. 2001
Page 5	1 ^{er} déc. 2001	Page 52	1 ^{er} déc. 2001
Page 6	1 ^{er} déc. 2001	Chapitre 10 – Information et sensibilisation au public	
Page 7	1 ^{er} déc. 2001	Page 54	1 ^{er} déc. 2001
Page 8	1 ^{er} déc. 2001	Page 55	1 ^{er} déc. 2001
Page 9	1 ^{er} déc. 2001	Chapitre 11 – Programme d'examen d'assurance de la qualité	
Chapitre 3 – Organisation		Page 59	1 ^{er} déc. 2001
Page 11	1 ^{er} déc. 2001	Page 60	1 ^{er} déc. 2001
Page 12	1 ^{er} déc. 2001	Page 61	1 ^{er} déc. 2001
Page 13	1 ^{er} déc. 2001	Chapitre 12 – Approbation des programmes de formation des exploitants aériens	
Page 14	1 ^{er} déc. 2001	Page 64	1 ^{er} déc. 2001
Page 15	1 ^{er} déc. 2001	Page 65	1 ^{er} déc. 2001
Page 16	1 ^{er} déc. 2001	Page 66	1 ^{er} déc. 2001
Page 17	1 ^{er} déc. 2001	Chapitre 13 – Politique d'intervention d'urgence	
Chapitre 4 – Compétences et formation de l'inspecteur		Page 68	1 ^{er} déc. 2001
Page 20	1 ^{er} déc. 2001	Page 69	1 ^{er} déc. 2001
Page 21	1 ^{er} déc. 2001	Page 70	1 ^{er} déc. 2001
Page 22	1 ^{er} déc. 2001	Page 71	1 ^{er} déc. 2001
Chapitre 5 – Santé et sécurité au travail		Annexe G – NGC Surintendant régional	
Page 24	1 ^{er} déc. 2001	Page 132	1 ^{er} déc. 2001
Page 25	1 ^{er} déc. 2001	Page 133	1 ^{er} déc. 2001
Page 26	1 ^{er} déc. 2001	Page 134	1 ^{er} déc. 2001
Page 27	1 ^{er} déc. 2001	Page 135	1 ^{er} déc. 2001
Page 28	1 ^{er} déc. 2001	Page 136	1 ^{er} déc. 2001
Page 29	1 ^{er} déc. 2001	Page 137	1 ^{er} déc. 2001
Page 30	1 ^{er} déc. 2001	Page 138	1 ^{er} déc. 2001
Chapitre 6 – Système de normalisation des activités de réglementation aérienne		Page 139	1 ^{er} déc. 2001
Page 32	1 ^{er} déc. 2001	Page 140	1 ^{er} déc. 2001
Page 33	1 ^{er} déc. 2001	Page 141	1 ^{er} déc. 2001
	1 ^{er} déc. 2001	Page 142	1 ^{er} déc. 2001

**Manuel de l'inspecteur des marchandises
dangereuses – Aviation commerciale et d'affaires**

Chapitre 7 – Normes de vérification des transporteurs aériens			
Page 35	1 ^{er} déc. 2001	Page 143	1 ^{er} déc. 2001
Annexe A – Protocole d'entente entre la Direction générale de l'aviation civile et la Direction générale du transport des marchandises dangereuses		Page 144	1 ^{er} déc. 2001
Page 74	1 ^{er} déc. 2001	Page 145	1 ^{er} déc. 2001
Annexe B – Avis d'information sur les marchandises dangereuses – TP13773		Page 146	1 ^{er} déc. 2001
Page 76	1 ^{er} déc. 2001	Page 147	1 ^{er} déc. 2001
Page 77	1 ^{er} déc. 2001	Annexe H – NGC Inspecteur régional	
Page 78	1 ^{er} déc. 2001	Page 149	1 ^{er} déc. 2001
Annexe C – Pouvoirs de l'inspecteur – Annexe H-16		Page 150	1 ^{er} déc. 2001
Page 80	1 ^{er} déc. 2001	Page 151	1 ^{er} déc. 2001
Page 81	1 ^{er} déc. 2001	Page 152	1 ^{er} déc. 2001
Annexe D – NGC Chef des Normes relatives aux marchandises dangereuses		Page 153	1 ^{er} déc. 2001
Page 83	1 ^{er} déc. 2001	Page 154	1 ^{er} déc. 2001
Page 84	1 ^{er} déc. 2001	Page 155	1 ^{er} déc. 2001
Page 85	1 ^{er} déc. 2001	Page 156	1 ^{er} déc. 2001
Page 86	1 ^{er} déc. 2001	Page 157	1 ^{er} déc. 2001
Page 87	1 ^{er} déc. 2001	Page 158	1 ^{er} déc. 2001
Page 88	1 ^{er} déc. 2001	Page 159	1 ^{er} déc. 2001
Page 89	1 ^{er} déc. 2001	Page 160	1 ^{er} déc. 2001
Page 90	1 ^{er} déc. 2001	Page 161	1 ^{er} déc. 2001
Page 91	1 ^{er} déc. 2001	Page 162	1 ^{er} déc. 2001
Page 92	1 ^{er} déc. 2001	Page 163	1 ^{er} déc. 2001
Page 93	1 ^{er} déc. 2001	Annexe I – Liste de contrôle de la formation en cours d'emploi	
Page 94	1 ^{er} déc. 2001	Page 165	1 ^{er} déc. 2001
Page 95	1 ^{er} déc. 2001	Page 166	1 ^{er} déc. 2001
Annexe E – NGC Inspecteur, Normes relatives aux marchandises dangereuses		Page 167	1 ^{er} déc. 2001
Page 97	1 ^{er} déc. 2001	Annexe J – Services d'experts	
Page 98	1 ^{er} déc. 2001	Page 169	1 ^{er} déc. 2001
Page 99	1 ^{er} déc. 2001	Annexe K – Protocole d'échantillonnage	
Page 100	1 ^{er} déc. 2001	Page 171	1 ^{er} déc. 2001
Page 101	1 ^{er} déc. 2001	Annexe L – Liste de contrôle – Procédures de vérification	
Page 102	1 ^{er} déc. 2001	Page 173	1 ^{er} déc. 2001
Page 103	1 ^{er} déc. 2001	Page 174	1 ^{er} déc. 2001
Page 104	1 ^{er} déc. 2001	Page 175	1 ^{er} déc. 2001
Page 105	1 ^{er} déc. 2001	Page 176	1 ^{er} déc. 2001
Page 106	1 ^{er} déc. 2001	Annexe M – Rapport d'inspection et de conformité sur le transport aérien de marchandises dangereuses	
Page 107	1 ^{er} déc. 2001	Page 178	1 ^{er} déc. 2001
Page 108	1 ^{er} déc. 2001	Page 179	1 ^{er} déc. 2001
Page 109	1 ^{er} déc. 2001	Annexe N – Liste de contrôle d'inspection de propriété aéroportuaire – Transport de carburant en vrac	
Page 110	1 ^{er} déc. 2001	Page 181	1 ^{er} déc. 2001

**Manuel de l'inspecteur des marchandises
dangereuses – Aviation commerciale et d'affaires**

Page 111	1 ^{er} déc. 2001	Annexe O – Déclaration d'un témoin	
Page 112	1 ^{er} déc. 2001	Page 183	1 ^{er} déc. 2001
Page 113	1 ^{er} déc. 2001	Page 184	1 ^{er} déc. 2001
Annexe F – NGC Surintendant, Inspection des entreprises de transport aérien, inspection des marchandises dangereuses		Page 185	1 ^{er} déc. 2001
Page 115	1 ^{er} déc. 2001	Page 186	1 ^{er} déc. 2001
Page 116	1 ^{er} déc. 2001	Annexe P – Dénonciation en vue d'obtenir un mandat de perquisition	
Page 117	1 ^{er} déc. 2001	Page 188	1 ^{er} déc. 2001
Page 118	1 ^{er} déc. 2001	Annexe Q – Échantillon de mandat de perquisition	
Page 119	1 ^{er} déc. 2001	Page 190	1 ^{er} déc. 2001
Page 120	1 ^{er} déc. 2001	Page 191	1 ^{er} déc. 2001
Page 121	1 ^{er} déc. 2001	Annexe R – Registre des pièces à conviction	
Page 122	1 ^{er} déc. 2001	Page 193	1 ^{er} déc. 2001
Page 123	1 ^{er} déc. 2001	Annexe S – Rapport des pièces à conviction	
Page 124	1 ^{er} déc. 2001	Page 195	1 ^{er} déc. 2001
Page 125	1 ^{er} déc. 2001	Annexe T – Mouvement des pièces à conviction	
Page 126	1 ^{er} déc. 2001	Page 197	1 ^{er} déc. 2001
Page 127	1 ^{er} déc. 2001	Annexe U – Note de service	
Page 128	1 ^{er} déc. 2001	Page 199	1 ^{er} déc. 2001
Page 129	1 ^{er} déc. 2001	Annexe V – Rapport d'enquête générique	
Page 130	1 ^{er} déc. 2001	Page 201	1 ^{er} déc. 2001
		Annexe W – Lettre type d'approbation du programme de formation d'un exploitant aérien	
		Page 203	1 ^{er} déc. 2001
		Annexe X – Transports Canada, Surface – Politique de présence sur les lieux en cas d'accident mettant en cause des marchandises dangereuses	
		Page 205	1 ^{er} déc. 2001

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

TABLE DES MATIÈRES

Suivi des révisions	ii
Liste des pages en vigueur	iii
Table des matières	vii
Chapitre 1 – Généralités	1
Introduction	1
Définitions	1
Acronymes	3
Chapitre 2 – Politique et administration	5
Introduction	5
Vol 2005 Notre raison d'être	5
Nos valeurs	6
Principes opérationnels	6
Évolution des orientations	6
Résultats clés	6
Priorités du Programme	7
Directives de l'aviation civile	7
Circulaires d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA)	7
Avis d'information sur les marchandises dangereuses	7
Conflit d'intérêts	7
Comportement de l'inspecteur	7
Responsabilité de l'inspecteur	8
Attestations de compétence de l'inspecteur du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires	8
Renouvellement des attestations de compétence	9
Perte ou vol d'attestations de compétence	9
Chapitre 3 – Organisation	11
Introduction	11
Structure organisationnelle	12
Gestion hiérarchique et fonctionnelle	13
Rôles et responsabilités - Direction générale de l'Aviation civile	13
Chef des Normes relatives aux marchandises dangereuses	13
Inspecteur, Normes relatives aux marchandises dangereuses, Aviation	14
Surintendant, marchandises dangereuses, Inspection des entreprises de transport aérien	14
Surintendants régionaux, marchandises dangereuses, Aviation commerciale et d'affaires	15
Inspecteurs régionaux, marchandises dangereuses, Aviation commerciale et d'affaires	15
Rôles et responsabilités - Direction générale du transport des marchandises dangereuses Federal Aviation Administration (É.-U.)	16 17
Chapitre 4 – Compétences et formation de l'inspecteur	20
Introduction	20
Cours menant à la désignation	20
Cours menant à la compétence totale	21
Formation en cours d'emploi	22

**Manuel de l'inspecteur des marchandises
dangereuses – Aviation commerciale et d'affaires**

Chapitre 5 – Santé et sécurité au travail	24
Introduction	24
Responsabilités de l'employeur	25
Responsabilités de l'employé	25
Équipements de protection ou dispositifs de détection	26
Services d'experts	28
Portée des activités de l'inspecteur	28
Activité 1 – Inspection ou enquête sur des marchandises dangereuses se trouvant dans des installations de distribution ou de stockage ou transfert intermédiaire	28
Activité 2 – Pendant une inspection ou enquête, ouverture de contenant pour inspection ou échantillonnage des marchandises dangereuses	28
Activité 3 – Présence sur les sites d'accident mettant en cause des marchandises dangereuses en vue d'évaluer la conformité des marchandises dangereuses	29
Activité 4 – Inspections à bord d'aéronefs	29
Activité 5 – Intervention en cas de fuite détectée au cours d'une inspection	29
Évaluation médicale et surveillance	30
Relevé d'exposition	30
Chapitre 6 – Système de normalisation des activités de réglementation aérienne	32
Introduction	32
Système de normalisation des activités de réglementation aérienne (SNARA)	32
Politique sur la fréquence des inspections	33
Chapitre 7 – Normes de vérification des transporteurs aériens	35
Introduction	35
Liste de contrôle de vérification	35
Sites	35
Chapitre 8 – Législation	37
Introduction	37
<i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i> (LTMD de 1992)	37
Pouvoirs statutaires du Ministre/pouvoirs délégués en vertu de la LTMD de 1992	38
Cadre législatif	38
Permis de niveau équivalent de sécurité	39
Permis d'urgence	39
<i>Entre les lignes</i>	39
Considérations administratives	40
Chapitre 9 – Conformité	42
Introduction	42
Autorités chargées du contrôle de l'application de la législation sur le transport de marchandises dangereuses	42
Pouvoirs statutaires des inspecteurs du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires	43
Article 15	43
Article 16 – Délivrance du mandat	43
Usage de la force	44
Article 17 – Autres mesures correctives	44

Manuel de l'inspecteur des marchandises dangereuses – Aviation commerciale et d'affaires

Procédures d'inspection	44
Préparation de l'inspection	44
Inspection sur place	44
Inspection	45
Prise de notes	45
Facteurs ou circonstances à examiner dans le choix d'un mode d'intervention	46
Enquêtes	47
Méthodes d'enquête	47
Soin et traitement des pièces à conviction	49
Poursuites	50
Marche à suivre en cas de poursuites	50
Mise en accusation	51
Procès	51
Instruction de procédures	51
Diffusion de renseignements	51
Considérations administratives	51
Divulgarion de renseignements au public	51
Divulgarion de renseignements aux médias	52
Registres de contrôle de la conformité	52
Correspondance	52
Affaires devant les tribunaux	52
Critiques à l'endroit du Ministère	52
Chapitre 10 – Information et sensibilisation du public	54
Introduction	54
Clientèle cible	54
Programmes de sensibilisation	55
Chapitre 11 – Programme d'examen d'assurance de la qualité	59
Programme d'examen d'assurance de la qualité	59
Niveau I – Fonction bureaux régionaux/Administration centrale	59
Niveau II – Fonction bureaux régionaux	60
Niveau III – Fonction bureaux régionaux/Administration centrale	61
Niveau IV – Fonction bureaux régionaux/Administration centrale	61
Chapitre 12 – Approbation des programmes de formation des exploitants aériens	64
Approbation des programmes de formation des exploitants aériens sur le transport des marchandises dangereuses de Transports Canada	64
Programmes de formation	64
Cadre législatif	64
Critères d'approbation des programmes de formation	64
Responsabilités des exploitants	64
Preuve d'approbation	65
Exploitants aériens régionaux	65
Expiration de l'approbation	65
Approbation reliée aux activités d'une tierce partie	65
Programme de surveillance de la formation	66
Annulation	66
Bibliothèque	66
Processus d'appel	66
Registre d'approbation des programmes de formation en matière de transport des marchandises dangereuses	66

**Manuel de l'inspecteur des marchandises
dangereuses – Aviation commerciale et d'affaires**

Chapitre 13 – Politique d'intervention d'urgence	68
Introduction	68
Cadre législatif	68
Intervenants en matière de mesures correctives	70
CANUTEC	70
Communication	70
Spécialiste des mesures correctives	70
Communication	71
Police et pompiers	71
Communication	71
Expéditeurs et équipes d'intervention d'urgence	71
Communication	71
Autres sources de renseignements	71

ANNEXES

Annexe A	Protocole d'entente entre la Direction générale de l'aviation civile et la Direction générale du transport des marchandises dangereuses	74
Annexe B	Avis d'information sur les marchandises dangereuses – TP13773	76
Annexe C	Pouvoirs de l'inspecteur – Annexe H-16	80
Annexe D	NGC Chef des Normes relatives aux marchandises dangereuses	83
Annexe E	NGC Inspecteur, Normes relatives aux marchandises dangereuses	97
Annexe F	NGC Surintendant, Inspection des entreprises de transport aérien, inspection des marchandises dangereuses	115
Annexe G	NGC Surintendant régional	132
Annexe H	NGC Inspecteur régional	149
Annexe I	Liste de contrôle de la formation en cours d'emploi	165
Annexe J	Services d'experts	169
Annexe K	Protocole d'échantillonnage	171
Annexe L	Liste de contrôle – Procédure de vérification	173
Annexe M	Rapport d'inspection et de conformité sur le transport aérien de marchandises dangereuses	178
Annexe N	Liste de contrôle d'inspection de propriété aéroportuaire – Transport de carburant en vrac	181
Annexe O	Déclaration d'un témoin	183
Annexe P	Dénonciation en vue d'obtenir un mandat de perquisition	188
Annexe Q	Échantillon de mandat de perquisition	190
Annexe R	Registre des pièces à conviction	193
Annexe S	Rapport des pièces à conviction	195
Annexe T	Mouvement de pièces à conviction	197
Annexe U	Note de service	199
Annexe V	Rapport d'enquête générique	201
Annexe W	Lettre type d'approbation du programme de formation d'un Transporteur	203
Annexe X	Transports Canada, Surface – Politique de présence sur les lieux en cas d'accident mettant en cause des marchandises dangereuses	205

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

CHAPITRE 1

GÉNÉRALITÉS

- Introduction
- Définitions
- Acronymes

Introduction

Les politiques, procédures et lignes directrices qui figurent dans le Manuel de l'inspecteur du transport des marchandises dangereuses – aviation commerciale et d'affaires sont conçues pour promouvoir la compréhension et la mise en œuvre uniformes par l'inspecteur du Programme d'inspection du transport des marchandises dangereuses de l'aviation commerciale et d'affaires.

Ce manuel :

- fournit une description du cadre organisationnel et législatif dans lequel travaille l'inspecteur;
- précise les conditions préalables à remplir pour obtenir et tenir à jour les attestations officielles d'inspecteur;
- indique les procédures que l'inspecteur doit suivre lors de ses activités quotidiennes;
- clarifie le mécanisme d'évaluation et d'amélioration du rendement de l'inspecteur.

Pour faciliter l'utilisation du manuel, Transports Canada a pris soin de s'assurer que les pages sont faciles à lire et que les renseignements sont faciles à trouver. La table des matières contient des renvois faciles à l'ensemble du contenu. Les chapitres fournissent des renseignements détaillés sur les points divers énumérés dans la table des matières. Enfin, les annexes contiennent des documents à l'appui des chapitres, comme des listes, des tableaux ou des appendices.

Le présent manuel a été conçu pour pouvoir être modifié facilement. Tous les participants au programme doivent assurer qu'il reflète avec exactitude les contextes législatif et technologique dans lesquels il se déroule.

Définitions

Toutes les définitions de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (LTMD), du *Règlement sur les transports des marchandises dangereuses* (RTMD) et les *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* de l'Organisation de l'aviation civile internationale (IT OACI) s'appliquent. Si un mot ou terme n'est pas défini dans la réglementation, se reporter à la définition du dictionnaire

« **Conformité** » fait de se conformer aux exigences précises d'un règlement ou d'une norme.

« **Documents supplémentaires** » ces documents comprennent une copie de la lettre de transport aérien, s'il y a lieu, une copie de la liste de contrôle utilisée par le transporteur aérien pour la procédure d'acceptation des marchandises dangereuses et une copie du formulaire utilisé pour aviser par écrit le pilote commandant de bord.

« **Enquête et poursuite** » toutes les communications, inspections d'emballage, inspection de documents, collectes et analyses de preuves, mesures d'élaboration préalables du dossier de l'affaire et comparutions en Cour.

« **Enquête** » recherche systématique de faits et préparation de documents connexes en rapport avec une situation ou une infraction présumée, à partir de laquelle une décision sur les mesures appropriées peut-être prise.

« **Gestion du risque** » techniques de gestion du risque appliquées au programme telles que indiquées dans le cours d'introduction à la gestion du risque.

« **Inspecteur** » inspecteur du transport des marchandises dangereuses – Aviation commerciale et d'affaires. **Voir description de tâche à l'annexe H.**

« **Inspection** » examen d'un article, d'une fonction, d'une procédure ou d'un composant, ou encore d'une partie des activités d'une compagnie, soit de routine, soit pour la raison précise de vérifier la conformité à la réglementation.

« **Ministère** » ministère des Transports ou Transports Canada.

« **Ministre** » ministre des Transports.

« **Procédure** » série d'étapes à suivre, dans l'ordre (quand, où, comment et par qui une tâche doit être accomplie, et nature de cette dernière).

« **Programme** » de transport des marchandises dangereuses de la Direction de l'aviation commerciale et d'affaires.

« **Rejet accidentel** » tout rejet imprévu ou fortuit – notamment par émission, fuite, perte, émanation ou explosion – de substances provenant de marchandises dangereuses ou de leurs éléments constitutifs ou toute émission imprévue ou fortuite en provenance de telles marchandises, de rayonnements ionisants d'un niveau supérieur à celui fixé par la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*.

« **Situation dangereuse** » accident ou tout autre situation survenant dans le cadre du travail d'un employé qui est la cause ou est susceptible d'être la cause d'une blessure à cet employé ou à une autre personne (*Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail*, Partie XV).

« **Surintendant** » surintendant régional du transport des marchandises dangereuses – Aviation commerciale et d'affaires.

« **Vérification** » examen en profondeur des activités d'un exploitant de services aériens pour en vérifier la conformité avec les normes réglementaires en vigueur.

Acronymes

- « **AHST** » : Agence d'hygiène et de sécurité au travail (*OHSA*)
- « **AIEA** » : Agence internationale de l'énergie atomique (*IAEA*)
- « **AIPRP** » : Accès à l'information et protection des renseignements personnels (*ATIP*)
- « **AQTA** » : Association québécoise des transporteurs aériens
- « **ATAC** » : Association du transport aérien du Canada
- « **CANUTEC** » : Centre canadien d'urgence transport du ministère des Transports.
- « **HMAC** » : Hazardous Materials Advisory Council
- « **CCRAC** » : Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (*CARAC*)
- « **CCSN** » : Commission canadienne de sûreté nucléaire (*CNSC*)
- « **CIACA** » : Circulaires d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (*CBAAC*)
- « **FAA** » : Federal Aviation Administration – Administration fédérale américaine de l'aviation.
- « **FTSS** » : Fiche technique santé et sécurité (*MSDS*)
- « **GRC** » : Gendarmerie royale du Canada (*RCMP*)
- « **HAC** » : Helicopter Association of Canada
- « **IT, OACI** » : édition en vigueur des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* de l'Organisation de l'aviation civile internationale (*ICAO TI*)
- « **JC** » : ministère de la Justice (Justice Canada)
- « **LA** » : *Loi sur l'aéronautique (AA)*
- « **LTMD** » : *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses (TDGA)*
- « **PACU** » : Plan d'aide en cas d'urgence (*ARAP*)
- « **RAC** » : *Règlement de l'aviation canadien (CAR)*
- « **RCSST** » : *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail (COSHR)*
- « **RTMD** » : *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (TDGR)*
- « **SC** » : Santé Canada (HC)
- « **SNARA** » : Système de normalisation des activités de réglementation aérienne (*ARASS*)

PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC

CHAPITRE 2

POLITIQUE ET ADMINISTRATION

- Introduction
- Vol 2005 – Notre raison d'être
- Priorités du Programme
- Directives de l'aviation civile
- Circulaires d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA)
- Avis d'informations sur les marchandises dangereuses
- Conflit d'intérêts
- Comportement de l'inspecteur
- Responsabilité de l'inspecteur
- Attestations de compétence de l'inspecteur du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires
- Renouvellement des attestations de compétence
- Perte ou vol d'attestations de compétence

Introduction

Le Programme d'inspection du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires fait l'objet de diverses politiques et procédures administratives du Ministère. D'abord et avant tout, il s'inspire de l'énoncé de mission de Transports Canada « établir et administrer des politiques, règlements et services pour le meilleur réseau de transport qui soit », et s'appuie ensuite sur le document *Vol 2005* de la Direction générale de l'aviation civile.

Vol 2005 - Notre raison d'être

La sécurité aérienne.

Nos valeurs

Nous appuyons les valeurs suivantes :

- Le professionnalisme, en étant compétents, consciencieux et impartiaux, et en nous conformant à des normes de conduite élevées.
- Le service, en répondant aux intervenants tout en tenant compte des besoins du public.
- Le respect, en traitant nos collègues et les intervenants avec équité, honnêteté et confiance.
- Le travail d'équipe, en collaborant avec les collègues des différentes disciplines et les intervenants pour atteindre les objectifs communs.

Principes opérationnels

- Promouvoir un engagement partagé pour accroître la sécurité aérienne au Canada et à l'échelle internationale.
- Utiliser des techniques et des politiques de gestion des risques dans la prise de décisions et les appliquer de façon uniforme.
- Reconnaître et renforcer les qualifications, habiletés et connaissances professionnelles.
- Déléguer les pouvoirs à des personnes ou organisations responsables s'il y a lieu.
- Garder ouvertes les voies de communication et partager l'information entre nous, avec le milieu aéronautique et avec le public.
- Faire des consultations dès les premières étapes et tout au long de l'élaboration des règlements.
- Appliquer les règlements et les politiques équitablement, avec uniformité et de sorte que l'imputabilité soit évidente.
- Créer un environnement qui encourage l'amélioration constante au sein du programme de l'Aviation civile et du milieu aéronautique.

Évolution des orientations

- Données sur la sécurité aérienne — Adoption d'une approche fondée sur les données pour élaborer des stratégies en vue de rehausser la sécurité.
- Affectation des ressources — Utilisation d'une approche fondée sur les risques pour l'affectation des ressources aux activités de réglementation.
- Partenariats — Mise en valeur de l'approche de consultation auprès du milieu aéronautique pour promouvoir et créer une culture de la sécurité omniprésente.
- Gestion de la sécurité — Mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité dans les organisations aéronautiques.
- Facteurs humains et organisationnels — Prise en compte des facteurs humains et organisationnels dans nos pratiques de gestion de la sécurité.
- Communications — Communication proactive avec les publics cibles en matière de sécurité aérienne.

Résultats clés

La mesure de notre succès dans la réalisation de la vision de Transports Canada, soit le réseau de transport le plus sécuritaire au monde :

- l'amélioration constante du niveau élevé de sécurité aérienne au Canada;
- un niveau de confiance élevé du public dans notre programme de l'Aviation civile.

Priorités du Programme

Les priorités du Programme d'inspection du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires sont fondées sur trois critères : premièrement, le mandat législatif; deuxièmement, le protocole d'entente conclu entre la Direction générale du transport des marchandises dangereuses et la Direction générale de l'aviation civile (annexe A); troisièmement, les priorités du programme national et régional promulguées par l'entremise du directeur de l'Aviation commerciale et d'affaires.

Ces priorités aident les gestionnaires régionaux et les surintendants de l'Aviation commerciale et d'affaires à établir les besoins en ressources humaines, les calendriers de vérification et

d'inspection, les prévisions en matière de formation ainsi que les exigences budgétaires salariales et non salariales.

Directives de l'Aviation civile

La Direction générale de l'Aviation civile a pour politique de veiller à ce que les employés occupant des postes où ils exercent des pouvoirs délégués soient qualifiés et compétents en leur fournissant la formation nécessaire pour exercer ces pouvoirs délégués.

Circulaires d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA)

Le directeur de l'Aviation commerciale et d'affaires publie des CIACA à l'intention des exploitants aériens pour les renseigner sur des questions opérationnelles. Le directeur général de l'Aviation civile ou toute division de la Direction de l'aviation commerciale et d'affaires peuvent y avoir recours pour annoncer, documenter ou clarifier les politiques et les procédures. Ces circulaires sont envoyées à tous les exploitants aériens commerciaux, à moins que le nombre de destinataires soit limité par suite d'une décision en ce sens. Pour lire les CIACA en vigueur, voir le site Web suivant : <http://www.tc.gc.ca/aviation/commerce/ADVISORY/Acacsu-f.htm>

Avis d'information sur les marchandises dangereuses (TP13773)

Les avis d'information sur les marchandises dangereuses sont publiés par le chef des Normes relatives aux marchandises dangereuses pour renseigner les intervenants de l'industrie du transport aérien des marchandises dangereuses des changements apportés à la réglementation, pour clarifier les politiques et procédures et pour accroître la sensibilisation aux questions de transport des marchandises dangereuses (voir un exemple d'Avis d'information sur les marchandises dangereuses - TP13773 à l'annexe B).

Conflit d'intérêts

Les inspecteurs du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires doivent être au courant qu'un conflit d'intérêts risque d'être perçu. Chacun d'eux doit prendre les mesures nécessaires, conformes aux documents suivants, pour empêcher tout conflit d'intérêts réel, éventuel ou apparent dans l'exercice de ses fonctions. Si un inspecteur se doute qu'il y a un tel conflit, il doit consulter son supérieur immédiat.

Références :

- a) Code régissant les conflits d'intérêts et l'après-mandat s'appliquant à la fonction publique.
- b) Manuel du personnel (TP 116), section 4-1

Comportement de l'inspecteur

L'inspecteur doit agir en tout temps d'une manière qui favorise le bon renom de ses collègues et de l'ensemble du Ministère. Il doit traiter toutes les personnes, tous les représentants de société ou toutes les sociétés d'un façon juste et équitable. Il doit souvent fournir des conseils et des renseignements, sans se faire prier et d'une façon qui ne nuit aucunement à la sécurité publique et au Ministère.

Responsabilités de l'inspecteur

L'inspecteur du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires est responsable en vertu de la *Loi sur la responsabilité de l'État et le contentieux administratif*. Il est probable qu'une demande de dommages-intérêts effectuée viserait à la fois l'État et le fonctionnaire à titre de défendeur. L'inspecteur est à la fois un serviteur de l'État et un représentant du ministre des Transports.

Tout inspecteur qui respecte les politiques établies par la Direction générale de l'Aviation civile de Transports Canada a droit à une protection en cas de poursuite – voir le document *Responsabilités dans l'exercice des pouvoirs* (TP 11825).

Attestations de compétence de l'inspecteur du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires.

Certificat officiel d'inspecteur de l'Aviation commerciale et d'affaires

L'inspecteur des marchandises dangereuses est désigné comme inspecteur de l'Aviation commerciale et d'affaires exerçant les pouvoirs, les attributions et les fonctions qui lui sont conférés par le Ministre conformément à la *Loi sur l'aéronautique*, au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). L'appendice H-16 – Pouvoirs de l'inspecteur (voir annexe C) énonce la délégation du pouvoir de mener des inspections et des enquêtes, et examiner et approuver le chapitre marchandises dangereuses du manuel de la compagnie à titre d'inspecteur de l'Aviation commerciale et d'affaires, en vertu de divers articles de la *Loi sur l'aéronautique* et du RAC. Il est à noter toutefois que lorsqu'un inspecteur du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires détermine la non-conformité à la législation en question, il doit aviser le gestionnaire régional de l'Aviation commerciale et d'affaires par l'entremise de son supérieur immédiat. Mais si cette infraction représente une menace immédiate pour la sécurité, il doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer celle-ci.

Carte officielle d'inspecteur de l'Aviation commerciale et d'affaires (formulaire 26-0237)

L'inspecteur reçoit une carte officielle d'inspecteur des exploitants aériens (formulaire 26-0237), qui lui est délivrée par le gestionnaire régional concerné, ou le directeur de l'aviation commerciale et d'affaires, à l'Administration centrale. Cette carte lui permet d'avoir accès à toutes les parties des locaux, des avions et du matériel utilisés pour assurer un service aérien commercial, notamment les avions qui effectuent un vol commercial régulier ou à la demande.

Certificat d'inspecteur du transport des marchandises dangereuses

L'inspecteur est désigné comme inspecteur du transport des marchandises dangereuses en vertu de la LTMD de 1992, et il reçoit un certificat de désignation en vertu de l'article 10 de cette loi. Les attestations de compétence font état des buts poursuivis ainsi que des classes de marchandises dangereuses, des moyens de transport et des endroits que l'inspecteur est autorisé à examiner.

Carte d'identité de Transports Canada

L'autorité compétente de la Région ou de l'Administration centrale délivre également à l'inspecteur une carte d'identité de Transports Canada. C'est cette carte qui, avant tout, lui donne accès aux locaux du Ministère.

Laissez-passer du côté piste

L'inspecteur se voit délivrer un laissez-passer du côté piste qui lui permet d'entrer dans les zones restreintes d'un aéroport, et qu'il doit pouvoir montrer en tout temps.

Ce laissez-passer d'aéroport doit indiquer clairement que l'inspecteur est un « inspecteur du transport des marchandises dangereuses ». Il est toujours délivré de concert avec l'autorisation de sécurité de l'inspecteur.

Renouvellement des attestations de compétence

L'inspecteur doit connaître la date d'expiration de chacune de ses diverses attestations de compétence et désignations. Les formalités de renouvellement doivent avoir lieu environ six mois avant la date d'expiration de chacune.

Perte ou vol d'une attestation de compétence

La perte ou vol d'une attestation de compétence ou de la carte d'identité d'un inspecteur doit être signalé immédiatement aux personnes ou services suivants :

Certificat d'inspecteur du transport des marchandises dangereuses

Composez le : (613) 991-1518

Carte officielle d'inspecteur des transports aériens (formulaire 26-0237)

Avisez immédiatement le gestionnaire régional, Aviation commerciale et d'affaires.

Carte d'identité de Transports Canada

Avisez immédiatement le gestionnaires régional, Aviation commerciale et d'affaires.

Laissez-passer du côté piste

Avisez immédiatement le gestionnaire régional, Aviation commerciale et d'affaires.

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**



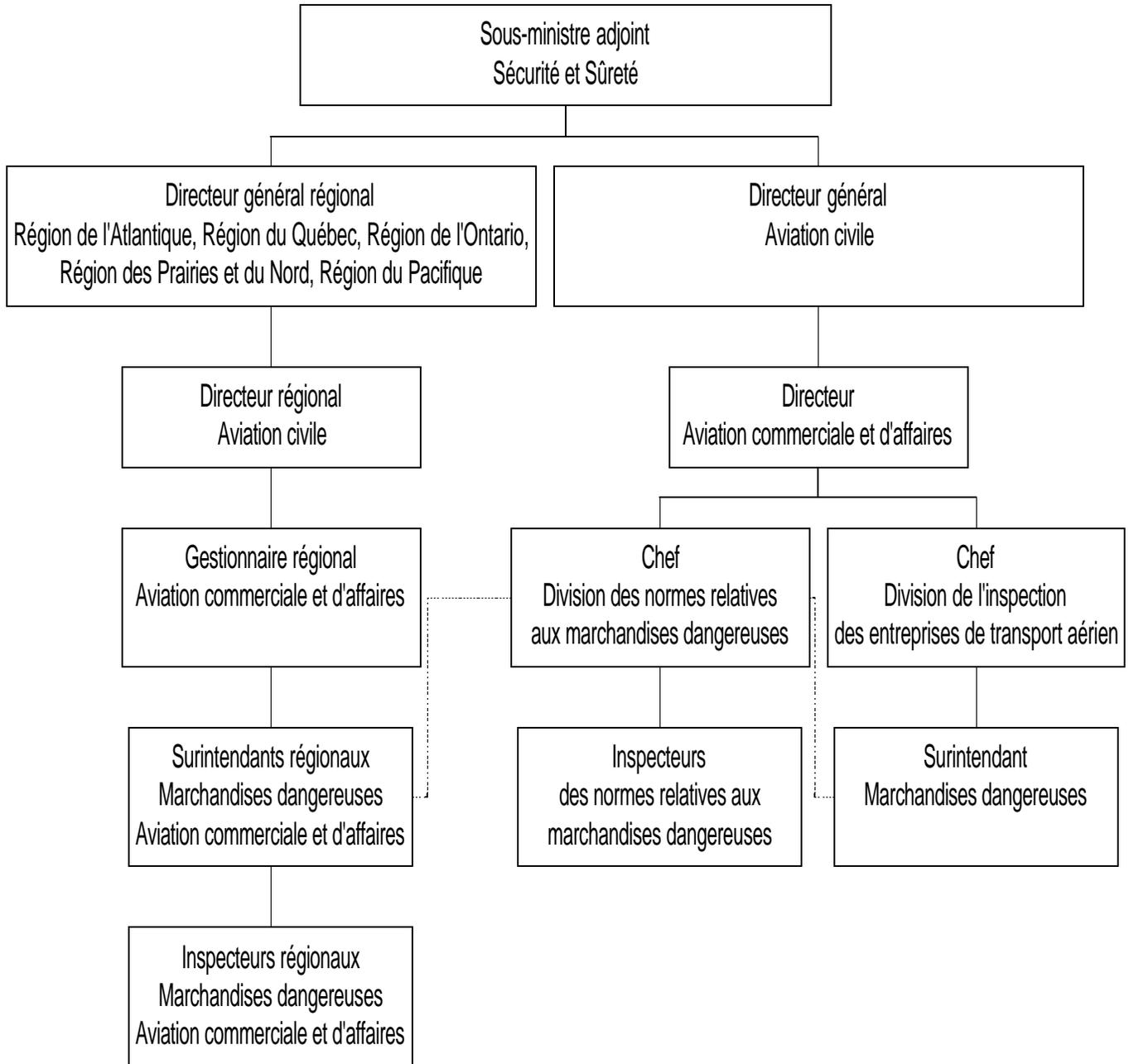
CHAPITRE 3

ORGANISATION

- Introduction
- Gestion hiérarchique et fonctionnelle
- Rôle et responsabilités de la Direction générale de l'Aviation civile
- Rôle et responsabilités de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses
- Federal Aviation Administration (É.-U.)

Introduction

La structure organisationnelle conçue pour mettre en œuvre et maintenir le Programme du transport des marchandises dangereuses – Aviation commerciale et d'affaires est la suivante :



————— Relation hiérarchique
 - - - - - Relation fonctionnelle

Gestion hiérarchique et fonctionnelle

La Direction générale de l'Aviation civile de Transports Canada entretient des relations hiérarchiques et fonctionnelles au sein de l'Administration centrale et des régions, et entre la première et les secondes.

L'autorité hiérarchique est le droit délégué de diriger certaines activités visant à concrétiser les objectifs de Transports Canada.

L'autorité fonctionnelle est le droit délégué à un chef ou spécialiste fonctionnel d'élaborer des politiques, des normes et des lignes directrices qui indiquent comment doivent être effectuées certaines activités.

Rôles et responsabilités au sein de la Direction générale de l'Aviation civile

Chef des Normes relatives aux marchandises dangereuses (ADC-3041)

Résultats axés sur le service à la clientèle

Avec le pouvoir délégué au nom du ou de la ministre des Transports, élaboration et mise en oeuvre de politiques, de procédures, de règlements et de lignes directrices visant à promouvoir des pratiques opérationnelles sûres au sein de l'industrie aéronautique pour assurer le transport en toute sécurité des passagers et des marchandises dans les secteurs de l'aviation commerciale et de l'aviation de société ainsi que pour inspirer au public confiance dans la sécurité du transport aérien.

Activités principales

- Assurer le leadership et donner des avis et conseils techniques en matière de réglementation au personnel de l'administration centrale et des bureaux régionaux, aux fonctionnaires des autres ministères, aux fonctionnaires provinciaux, internationaux et municipaux, aux dirigeants d'entreprise, à la main-d'œuvre, aux associations communautaires et au public ainsi qu'aux personnes qui assurent le soin, la gestion et le contrôle des marchandises dangereuses liées à un accident/incident et aux agents de secours d'urgence qui interviennent en cas d'incident/accident mettant en cause des marchandises dangereuses.
- Assurer la direction fonctionnelle en ce qui concerne l'administration et l'application de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses afin de favoriser la sécurité publique quand des marchandises dangereuses sont transportées par air.
- Représenter le Canada en tant que l'un des quinze membres du Groupe d'experts internationaux de l'OACI sur les marchandises dangereuses qui est chargé d'élaborer et de tenir à jour les règlements internationaux régissant le transport aérien des marchandises dangereuses.
- Agir en qualité d'« autorité nationale compétente », selon la définition de l'OACI, pour l'octroi des autorisations en vertu des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'OACI.
- Gérer le programme de l'Aviation civile qui se rapporte à la délivrance des permis de niveau équivalent de sécurité pour le transport aérien des marchandises dangereuses; gérer également l'élaboration et la mise en oeuvre de règlements en matière aérienne en vertu de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, ainsi que le programme de sensibilisation du public sur le transport des marchandises dangereuses de l'Aviation civile, le programme régional d'assurance de la qualité du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation civile et le programme de formation à l'intention des inspecteurs du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation civile.
- Gérer la Division des normes relatives aux marchandises dangereuses.

- Présider des groupes d'étude et des comités de travail nationaux et intergouvernementaux qui s'intéressent au transport aérien des marchandises dangereuses. (Annexe D)

Inspecteur, Normes relatives aux marchandises dangereuses, Aviation (AAA-10168)

Résultats axés sur le service à la clientèle

Promotion de la manutention, de l'offre de services de transport et du transport en toute sécurité des marchandises dangereuses par voie aérienne au Canada conformément aux dispositions de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et de la Loi sur l'aéronautique, pour assurer la sécurité du public, des biens et de l'environnement.

Activités principales

- Planifier, élaborer et mettre en oeuvre le programme de Transports Canada Aviation concernant l'examen des demandes de permis de niveau équivalent de sécurité pour le transport des marchandises dangereuses Planifier, élaborer et mettre en oeuvre le programme d'approbation de la formation en matière de transport des marchandises dangereuses à l'intention des exploitants aériens.
- Contribuer à l'élaboration et à la modification d'un éventail de politiques, règlements, normes, lignes directrices et stratégies (Loi de 1992 et Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, Instructions techniques de l'OACI).
- Planifier, élaborer et mettre en oeuvre un programme pluriannuel de sensibilisation du public sur le transport aérien des marchandises dangereuses.
- Représenter la Division des normes relatives aux marchandises dangereuses de l'Aviation civile au sein de groupes de travail nationaux et internationaux.
- Évaluer la conformité au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses et aux Instructions techniques de l'OACI et recommander l'approbation des demandes de survols et d'escales techniques présentées par des exploitants aériens étrangers qui transportent un chargement de marchandises dangereuses.
- Établir et administrer pour Transports Canada (TC) Aviation une base de données informatisées nationales sur les marchandises dangereuses (NACIS II).
- Participer aux examens de l'assurance de la qualité, aux vérifications nationales et aux inspections/vérifications régionales de l'Aviation civile.
- Donner des avis et conseils techniques au gouvernement, à l'industrie et au public (Annexe E).

Surintendant, marchandises dangereuses, inspection des entreprises de transport aérien (AAA-9953)

Résultats axés sur le service à la clientèle

Supervision de la prestation des programmes de réglementation ainsi que des vérifications, des inspections, des enquêtes et des mesures d'exécution visant les personnes qui manutentionnent, offrent de transporter ou transportent des marchandises dangereuses dans le cadre des programmes de l'Aviation civile et des programmes régionaux concernant le transport aérien des marchandises dangereuses.

Activités principales

- Surveiller et contrôler les inspections, les vérifications, les enquêtes et les mesures d'exécution réglementaires se rapportant aux infractions présumées et/ou signalées à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses (LTMD) et à la Loi sur l'aéronautique (LA), et agir en qualité de gestionnaire de la vérification et/ou de chef d'équipe pour les vérifications nationales et régionales.
- Faire observer le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (RTMD) et le Règlement de l'aviation canadien (RAC) par l'exercice des délégations ministérielles de pouvoirs.

- Planifier et gérer les enquêtes sur les accidents liés aux marchandises dangereuses, engager des poursuites et agir en qualité de témoin expert lors d'audiences judiciaires et/ou quasi judiciaires.
- Évaluer et approuver certains documents des exploitants aériens (p. ex. manuels d'exploitation et de formation) qui ont trait au transport des marchandises dangereuses.
- Répondre aux demandes de renseignements du public et mener des enquêtes internes/externes sur des questions controversées et délicates de conformité et/ou sur des plaintes du public.
- Faire l'évaluation et la synthèse des propositions techniques pour la réforme des programmes, de la législation ou des règlements, et fournir des interprétations et des avis en matière de réglementation à l'industrie privée, aux groupes d'intérêt, aux professionnels de l'aviation et au grand public.
- Représenter le Ministère lors de réunions, de séances de comités et d'événements avec des exploitants aériens, des organismes régionaux, nationaux et internationaux, des associations professionnelles et des membres du public. **(Annexe F)**

Surintendants régionaux, marchandises dangereuses, Aviation commerciale et d'affaires (TCLC023)

Résultats axés sur le service à la clientèle

Supervision du personnel affecté à la prestation de programmes réglementaires, de vérifications et d'enquêtes et d'observations des personnes qui effectuent la manutention, offrent un service de transport ou effectuent le transport en vertu des programmes régionaux de transport aérien des marchandises dangereuses et de l'Aviation civile .

Activités principales

- ? Surveiller et contrôler l'inspection, la vérification, les enquêtes et l'observation des règlements, lors d'infractions soupçonnées et (ou) rapportées à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses (LTMD) et à la Loi sur l'aéronautique, et agir en tant que gestionnaire de la vérification et (ou) chef d'équipe des vérifications à l'échelle régionale et nationale. Assurer l'observation des Règlements sur le transport des marchandises dangereuses (RTMD) et du Règlement canadien de l'aviation (RCA) par l'exercice de pleins pouvoirs.
- ? Planifier et gérer les enquêtes sur les cas de marchandises dangereuses, engager des poursuites et agir à titre de témoin expert lors d'audiences judiciaires et (ou) quasi judiciaires.
- ? Évaluer et approuver certains documents des exploitants aériens (par ex. manuels d'opération et de formation) relatifs au transport des marchandises dangereuses.
- ? Répondre aux requêtes du public et effectuer des enquêtes internes et externes sur des questions controversées et délicates de conformité et (ou) sur les plaintes du public.
- ? Évaluer et faire la synthèse de propositions techniques pour la réforme du programme, de la législation ou des règlements, et fournir une interprétation de la réglementation et des avis à l'industrie privée, aux groupes d'intérêt, aux professionnels de l'aviation et au public en général.
- ? Représenter le Ministère à des réunions, des comités, des événements avec des exploitants aériens, des organismes régionaux, nationaux, internationaux, des associations professionnelles et le public. (Annexe G)

Inspecteurs régionaux, marchandises dangereuses , Aviation commerciale et d'affaires (TCLC016)

Résultats axés sur le service à la clientèle

Inspection, vérification, enquête et exécution de l'observation de la sécurité du personnel qui s'occupe du transport, offre ou effectue le transport en vertu des programmes de transport des marchandises dangereuses de l'aviation régionale et de l'Aviation civile.

Activités principales

- ? Vérifier, inspecter et enquêter puis recommander des mesures d'observation lors d'infractions suspectées et (ou) rapportées à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses (LTMD) et à la Loi sur l'aéronautique, et agir à titre de gestionnaire de la vérification et (ou) chef d'équipe pour les vérifications régionales et nationales.
- ? Faire observer par l'exercice de pleins pouvoirs les Règlements sur le transport des marchandises dangereuses (RTMD) et les Instructions techniques pour le transport sécuritaire des marchandises dangereuses par avion (IT de l'OACI), le Règlement canadien de l'aviation (RCA).
- ? Effectuer des enquêtes sur les cas de marchandises dangereuses, interroger les suspects et les témoins, préparer des rapports sur les découvertes et effectuer des évaluations de suivi.
- ? Engager des poursuites et agir à titre de témoin expert lors d'audiences judiciaires et (ou) quasi judiciaires.
- ? Évaluer et recommander l'approbation de certains documents des exploitants aériens (par ex. manuels d'opérations, manuels et programmes de formation) relatifs au transport des marchandises dangereuses.
- ? Effectuer des enquêtes internes et externes sur des questions controversées et délicates d'observation et (ou) des plaintes du public.
- ? Fournir des interprétations des règlements et des avis aux autorités réglementaires (fédérales, provinciales, de l'industrie privée, groupes d'intérêt, professionnels de l'aviation et le public en général)
- ? Participer à l'élaboration de règlements et normes nationales d'opération sur la sécurité.
- ? Représenter le Ministère à des réunions et des comités avec les exploitants aériens, les organismes régionaux, nationaux et internationaux d'observation et les associations professionnelles. (Annexe H)

Rôles et responsabilités de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses

La [Direction des affaires réglementaires](#) est chargée de l'administration de la loi fédérale et de son *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, de la mise au point des dispositions ainsi que des modifications réglementaires.

Le personnel de la direction représente le Canada auprès d'organismes internationaux ayant la responsabilité d'uniformiser, à l'échelle internationale, les exigences relatives à la classification, à l'étiquetage et à l'identification des contenants, aux documents de transport et aux marques de sécurité pour les véhicules servant au transport des marchandises dangereuses. Parmi ces organisations figurent le [Comité d'experts de l'Organisation des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses](#), l'[Association of American Railroads Tank Car Committee](#) et le Groupe d'experts de l'[Organisation de l'aviation civile internationale \(OACI\) sur le transport des marchandises dangereuses](#).

Cette direction a amorcé l'élaboration de normes pour tous les types de contenants destinés au transport des marchandises dangereuses. Elle émet des permis lorsque des exceptions au Règlement sont justifiables.

La [Direction de la recherche, évaluation et systèmes](#) formule des recommandations et exécute les décisions et les directives visant à minimiser les répercussions néfastes pour la population, les biens et l'environnement en cas d'échappement accidentel lors du transport des marchandises dangereuses. La direction utilise des techniques de gestion du risque qu'elle applique dans un cadre réglementaire à un secteur très diversifié et compétitif du système des transports canadien. Ces techniques aident à prévoir avec plus de certitude les risques d'un échappement accidentel lors d'un accident de transport grâce à une évaluation du risque et des conséquences et en prévoyant des mesures pour réduire la probabilité et la gravité des pertes.

Deux divisions de cette direction collaborent à assurer leur mandat en prodigant aux cadres supérieurs des conseils sur les politiques du risque. De concert avec les autres divisions de la Direction générale, elle cerne et précise les questions pertinentes; conduit, recherche et développe des activités (comme le site web de la Direction générale) et adapte les techniques de contrôle du risque pour assurer de façon rentable une sécurité accrue. Une troisième division donne des conseils sur le matériel de soutien nécessaire pour les systèmes informatiques.

La [Direction de la conformité et interventions](#), secondée de cinq [bureaux régionaux](#) répartis à travers le pays, veille à ce que les expéditeurs, les transporteurs fédéraux et les destinataires respectent le Règlement par l'entremise d'un programme national d'inspection, d'enquêtes et de mise en application de la loi; elle coordonne les activités de tous les organismes d'inspection de marchandises dangereuses. À partir des bureaux régionaux, elle diffuse de l'information et offre des conseils à l'industrie et au public.

Les spécialistes en mesure corrective de la direction examinent les plans d'aide en cas d'urgence déposés auprès de la Direction générale; ils mènent des enquêtes pour s'assurer que les plans peuvent répondre de façon efficace à un accident de transport mettant en cause des marchandises dangereuses lorsqu'ils sont mis en oeuvre.

Enfin, la direction est responsable des programmes de formation destinés à tous les inspecteurs fédéraux et à certains inspecteurs provinciaux en plus de programmes d'éducation et de sensibilisation pour l'industrie et le public. Elle est chargée de l'administration du programme de certification des véhicules de transport d'explosifs pour le compte de la division des explosifs, Ressources naturelles Canada.

[CANUTEC \(Service de consultation - Urgences concernant les produits chimiques\)](#) assure, 24 heures par jour, un service bilingue de consultation sur les mesures d'urgence et des renseignements sur les exigences réglementaires. Les chimistes expérimentés sont prêts à aider les intervenants lors d'une urgence impliquant des marchandises dangereuses.

Le guide des mesures d'urgence 2000 a été développé conjointement entre le Canada (CANUTEC), les [États-Unis](#) (U.S. DOT) et le Mexique. Le guide est une source importante d'information au sujet des dangers portant sur les produits chimiques ainsi que les mesures d'urgence à prendre en cas d'accident impliquant des marchandises dangereuses. L'intention première de ce guide est son utilisation dans le but de déterminer des mesures d'urgence immédiates et générales lors d'accidents impliquant une marchandise dangereuse spécifique.

Pour obtenir des **renseignements généraux**, téléphonez au (613) 992-4624 ou [courrier électronique CANUTEC](#)

En cas **d'urgence**, téléphonez à frais virés au (613) 996-6666.

Federal Aviation Administration

La Federal Aviation Administration (FAA) est l'organisme gouvernemental américain ayant la responsabilité première de la sécurité de l'aviation civile. Ses principales fonctions comprennent les suivantes :

- Réglementer l'aviation civile en vue de promouvoir la sécurité et de satisfaire aux exigences de défense nationale;
- Encourager et développer l'aéronautique civile, notamment en ce qui a trait aux nouvelles technologies;

- Élaborer et exploiter un système commun de contrôle de la circulation aérienne et de la navigation aérienne pour les appareils civils et militaires;
- Assurer la recherche et développement reliés aux systèmes d'espace aérien national et à l'aéronautique civile;
- Élaborer et mettre en œuvre des programmes pour contrôler le bruit des aéronefs et d'autres effets environnementaux de l'aviation civile;
- Réglementer le transport dans l'espace commercial américain.

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

CHAPITRE 4

COMPÉTENCES ET FORMATION DE L'INSPECTEUR

- Introduction
- Cours menant à la désignation
- Cours menant à la compétence totale
- Formation en cours d'emploi

Introduction

Chaque envoi de marchandises dangereuses représente jusqu'à un certain point une menace pour la vie, la santé, les biens ou l'environnement. Des normes, des procédures et des règles déterminées visent à réduire au minimum le niveau de danger au cours du transport.

L'inspecteur, à titre d'administrateur et d'agent d'application du Programme du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires doit avoir reçu une formation portant sur tous les aspects des ses fonctions d'inspecteur technique et d'agent de réglementation. Le présent chapitre énonce les compétences minimales que la formation doit fournir au personnel d'inspection.

Cours menant à la désignation

Il faut avoir suivi avec succès les cours ci-dessous pour être désigné comme inspecteur en vertu de la LTMD de 1992, conformément à la directive n° 7 de l'Aviation civile.

- a) Cours sur la LTMD de 1992 et sur le RTMD à l'intention des inspecteurs;
- b) Cours d'introduction aux IT, OACI (élaboré par la FAA ou par la Direction générale du TMD)
- c) Formation de base des agents délégués;
- d) Cours élémentaire d'application de la Loi;
- e) Cours d'introduction à la gestion des risques;
- f) Cours d'aptitudes en communication;
- g) Cours spécialisé;
- h) Cours de vérification réglementaire;
- i) Programme structuré de formation en cours d'emploi

	COURS MENANT À LA DÉSIGNATION	DURÉE (jours)	FRÉQUENCE	COÛT
A	Formation de l'inspecteur du transport des marchandises dangereuses (Direction générale du TMD)	5	Une fois	0 \$
B	Cours sur les IT, OACI (élaboré par la FAA ou par la Direction générale du TMD)	8 (voir note 1)	Une fois	Environ 1 493 \$US
C	Formation de base des agents délégués (en développement)	6,5	Une fois	0 \$
D	Cours élémentaire d'application de la Loi	5	Une fois	0 \$
E	Cours d'introduction à la gestion des risques	3	Une fois	0 \$
F	Cours d'aptitudes en communication	3	Une fois	0 \$
G	Cours spécialisé – Aviation commerciale et d'affaires	4	Une fois	0 \$
H	Cours de vérification réglementaire	3	Une fois	0 \$
I	Programme structuré de formation en cours d'emploi (Annexe I)			0 \$

Cours menant à la compétence totale

Pour être pleinement compétent comme inspecteur désigné, l'inspecteur du transport des marchandises dangereuses – Aviation commerciale et d'affaires doit également avoir terminé avec succès les cours suivants au cours d'une période jugée appropriée par le surintendant régional.

	Cours menant à la compétence totale	DURÉE (jours)	FRÉQUENCE	COÛT
C	Formation périodique de l'inspecteur du transport aérien des marchandises dangereuses (Normes relatives aux marchandises dangereuses, Aviation commerciale et d'affaires)	5	Tous les 2 ans	0 \$
D	Cours sur la réglementation sur les marchandises dangereuses de l'IATA	4	Une fois	Environ 475 \$
E	Cours sur la manutention, l'emballage et le transport des produits pharmaceutiques radioactifs (préparé par le HMC)	3	Une fois	Environ 695 \$US
F	Cours sur la santé et la sécurité au travail	1	Une fois	0 \$
H	Cours sur les méthodes d'enquête (Conseils et Vérification Canada, GRC ou toute autre formation reconnue sur l'application de la Loi)	Voir note 2		
I	Introduction à la radioprotection et à l'instrumentation, Commission canadienne de sûreté nucléaire	3	Une fois	0 \$
J	Cours sur l'échantillonnage des marchandises dangereuses (Environnement Canada)	À déterminer	À déterminer	À déterminer

Notes :

1. Titre du cours de la FAA : Air Transportation of Dangerous Goods for International Students, 72102.
2. Formation sur les méthodes d'enquête
 - Employés sans formation préalable sur les enquêtes et poursuites
 - o Formation obligatoire niveau 1, 2 et 3, cours des enquêteurs de Conseils et Vérification Canada, ou l'équivalent, et formation en cours d'emploi.
 - Employés avec formation préalable sur les enquêtes et poursuites
 - o Formation obligatoire niveau 3, cours des enquêteurs de Conseils et Vérification Canada, ou l'équivalent, et formation en cours d'emploi.

Les cours équivalents comprennent la formation sur les enquêtes dispensée par un organisme d'application de la Loi.

Formation en cours d'emploi (FCE)

La Direction générale de l'aviation civile a pour politique de veiller à ce que les employés occupant des postes où ils exercent des pouvoirs délégués sont qualifiés et compétents en leur fournissant la formation nécessaire pour remplir leurs fonctions.

Conformément à cette politique de la Direction générale de l'aviation civile, un programme de formation et une liste de contrôle de FCE, en fonction des profils de compétences, ont été élaborés pour chaque poste.

(Voir Annexe I – Liste de contrôle de la formation en cours d'emploi)

Le contrôle et l'attribution de tâches de FCE à chaque nouvel inspecteur relève du surintendant régional du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires.

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

CHAPITRE 5

SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

- Introduction
- Responsabilités de l'employeur
- Responsabilités de l'employé
- Matériel de protection ou dispositifs de détection
- Services d'un expert
- Portée des activités de l'inspecteur
- Activité 1 – Inspection ou enquête sur des marchandises dangereuses se trouvant dans des installations de distribution ou de stockage ou transfert intermédiaire
- Activité 2 – Pendant une inspection ou enquête, ouverture de contenant pour inspection ou échantillonnage des marchandises dangereuses
- Activité 3 – Présence sur les sites d'accident mettant en cause des marchandises dangereuses en vue d'évaluer la conformité des marchandises dangereuses
- Activité 4 – Inspections à bord d'aéronefs
- Activité 5 – Intervention en cas de fuite détectée au cours d'une inspection
- Évaluation médicale et surveillance
- Relevé d'exposition

Introduction

La Direction générale de l'aviation civile de Transports Canada estime qu'elle doit absolument assurer la sécurité et protéger la santé de ses employés. La Partie II du *Code canadien du travail*, Santé et sécurité au travail, énonce les exigences réglementaires dont il faut tenir compte à cet égard.

Les politiques et directives de santé et de sécurité au travail du Conseil du Trésor, telles que négociées au Conseil national mixte, sont conformes au *Code canadien du travail*, Partie II, et établissent le cadre de santé et de sécurité au travail pour le lieu de travail et les activités de travail du gouvernement fédéral. La politique de Transports Canada en matière de santé et de sécurité au travail et le contenu du présent chapitre sont conformes aux politiques et directives du CT.

De par la nature même de son emploi, un inspecteur du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires exerce son activité dans un milieu comportant certains aspects sur lesquels Transports Canada n'exerce aucun contrôle. Pour lui assurer le maximum de sécurité, le Ministère a établi la politique suivante :

Responsabilités de l'employeur

Protéger la santé et la sécurité de chaque employé au travail.

Enquêter sur tous les accidents, maladies professionnelles ou situations dangereuses, ainsi que consigner et signaler ceux-ci de la manière prescrite.

Encourager la participation des employés.

Fournir du matériel de protection ou de détection des dangers s'il y a lieu, et former l'employé en matière d'utilisation et d'entretien de ce matériel.

Veiller à ce que l'employé reçoive les renseignements, l'instruction, la formation et la supervision nécessaires pour que sa sécurité et sa santé ne soient pas menacées au travail.

Faire en sorte que l'employé soit mis au courant de tout danger connu ou prévisible menaçant sa sécurité ou sa santé dans les secteurs où il est appelé à travailler.

S'assurer que l'employé sait qu'il a droit de refuser de travailler lorsqu'il estime que sa sécurité ou sa santé est menacée.

Établir un programme de surveillance de l'exposition ou de la contamination.

Responsabilités de l'employé

Utiliser tout matériel, équipement, dispositif et vêtement de sécurité conçu pour sa protection fourni ou prescrit en vertu du *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail* ou des politiques et lignes directrices du CT.

Ne jamais s'exposer sciemment à des conditions menaçant sa sécurité ou sa santé, à moins d'utiliser le matériel de sécurité ou de protection approprié qui lui a été fourni par Transports Canada.

Suivre à tout le moins les politiques et procédures du manuel TP385 de l'industrie en matière de sécurité lorsqu'il effectue une inspection, une vérification ou une enquête.

Refuser de travailler dès qu'il détermine que quelque chose menace sa sécurité ou sa santé.

Signaler tout accident, toute maladie professionnelle ou toute autre situation dangereuse à son supérieur.

Consulter son supérieur lorsqu'il constate un accident, une maladie professionnelle ou une situation dangereuse avant de prendre des mesures ou de donner des conseils sur la prise de mesures.

En absence de vêtements de protection ou de dispositifs de détection appropriés, éviter de s'exposer à des situations dangereuses.

Refuser d'entrer sur un site d'inspection si des vêtements de protection ou des dispositifs de détection sont nécessaires au-delà de la portée des activités prévues dans le manuel TP385. Informer son supérieur.

Signaler immédiatement à son supérieur toute exposition à une substance dangereuse et entamer le suivi médical tel que prévu dans le guide de l'évaluation de la santé au travail, juin 1998, de l'Agence d'hygiène et de sécurité au travail.

Attacher tout élément vestimentaire lâche et les cheveux longs, retirer les accessoires suspendus, les bagues et autres bijoux qui pourraient s'emmêler dans une machine ou une pièce mobile d'une machine ou entrer en contact avec de l'équipement électrique sous tension.

Équipement de protection personnelle ou dispositifs de détection

L'inspecteur, dans le cadre d'inspections ou d'enquêtes, peut être exposé à des dangers reliés aux situations, lieux et objets suivants : présence de marchandises dangereuses et de radiations, objet, équipement ou pièces d'équipement mobiles, fils électriques ou rallonges, bords en saillie, objets pointus, zones de visibilité réduite, escaliers, environnement humide, zones encombrées, manipulation de colis, travail dans un environnement naturel ou industriel, froid ou chaud, lumière du soleil directe, bruits et vibrations, chute d'objets, mauvais éclairage, mauvais temps, électricité statique, ou environnement poussiéreux. La probabilité et la fréquence auxquelles un inspecteur peut être exposé à ces dangers varie selon l'activité.

Équipement de protection personnelle

C'est pourquoi les inspecteurs doivent être dotés de l'équipement de protection de base suivant :

Équipement de protection personnelle	Règlement	Indemnités prévues par le CT	Norme
Chaussures protectrices	<i>Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail</i> (RCSST), Partie XII, 12.5	12.2 Directive sur les vêtements et l'équipement de protection personnelle : 44,31 \$ (TVP et TPS comprises)	Norme CSA Z 195-M92, et modifications subséquentes ¹
Combinaison de travail (appropriée pour les conditions météorologiques)	RCSST, Partie XII, 12.9		
Protection oculaire (y compris une protection contre les rayons UV, au besoin)	RCSST, Partie XII, 12.6	1.7.3 : des lunettes de protection de base peuvent être fournies 1.7.2 : des lunettes de sécurité sur ordonnance ne sont fournies que si une protection oculaire est nécessaire et que a) la nature du travail est telle que les lentilles d'ordonnance sont installées dans une monture de protection spécialisée, comme des lunettes à coques qui ne sont pas normalement portées en dehors des heures de travail ou b) qu'il n'est pas pratique de porter une protection par dessus les lunettes à cause de la distorsion.	Norme CSA Z94.3-92, protecteurs oculaires et faciaux pour l'industrie, et modifications subséquentes ² ANSI Z87.1-89 (protection contre les UV) ²

Équipement de protection personnelle	Règlement	Indemnités prévues par le CT	Norme
Protection de l'ouïe	RCSST, Partie VII, 7.7		Norme CSA Z94.2-M1984, protecteurs auditifs (et modifications subséquentes)
Imperméable en vinyle	RCSST, Partie XII, 12.9 (c)		
Veste réfléchissante	RCSST, Partie XII, 12.13		
Gants jetables (en latex ou en tout autre matériau approprié)	RCSST, Partie XII, 12.9 (c)	Manutention périodique de contenants externes de marchandises dangereuses.	

1. Chaussures ou bottes de catégorie 1 marquées d'un triangle équilatéral vert fixé en permanence à la chaussure ou à la botte droite et marquées du symbole du fabricant, du symbole CSA et d'une indication de la date de fabrication. La chaussure ou la botte doit être faite de cuir et équipée d'une semelle de protection contre les chocs. Selon le lieu de travail et les facteurs environnementaux, la chaussure ou la botte peut offrir une protection contre les chocs électriques, (pièce rectangulaire cousue, marquée en relief ou fixée en permanence de toute façon à l'extérieur de la chaussure ou de la botte droite marquée de la lettre grecque oméga « Ω » et du logo CSA), d'une semelle antidérapante ou isolée pour les conditions hivernales.
2. La nuance d'ombrage doit être de classe 1B conformément aux normes d'un organisme national reconnu, doit être identifiée comme telle et marquée Z87.

Dispositifs de détection

Les inspecteurs doivent disposer, sur leur lieu de travail :

- Radiamètre, tel que :
 - Eberline Model E-140GM
 - Ludlum Model 2401-EC ou 2401-EW

Trousse de l'inspecteur

Chaque inspecteur doit disposer du matériel suivant :

- Une copie des textes de réglementation : RTMD, IT, OACI, supplément aux IT, OACI intitulé Éléments indicatifs sur les interventions d'urgence en cas d'incidents d'aviation concernant des marchandises dangereuses – (copie sur sortie papier ou version CD)
- Appareil photo anti-étincelles (numérique)
- Copies de formulaires d'inspection appropriés
- Copie du manuel de l'inspecteur (sur sortie papier ou CD)
- Matériel informatique approprié en fonction des besoins du programme en vigueur
- Équipement de protection personnelle approprié
- Lampe de poche anti-étincelles approuvée par le CSA (*Code canadien du travail*, Partie II 125 (t))
- Téléphone cellulaire

Services d'experts

L'assistance d'un expert est offerte aux inspecteurs pour l'étalonnage des appareils, la définition des risques sur les lieux, la collecte ou l'analyse d'échantillons, qu'il s'agisse de l'air ambiant ou d'autres substances. (Voir annexe J)

Portée des activités de l'inspecteur

La liste ci-dessous comprend les activités où un inspecteur doit prendre un soin particulier de sa sécurité.

Activités

Activité 1

Inspection ou enquête des marchandises dangereuses se trouvant dans des installations de distribution ou d'entreposage ou de transfert intermédiaire.

Activité 2

Pendant une inspection ou une enquête, ouverture de contenants pour inspection, ou échantillonnage des marchandises dangereuses.

Activité 3

Présence sur les sites d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses en vue d'évaluer la conformité de ces marchandises.

Activité 4

Inspection à bord d'aéronefs.

Activité 5

Intervention en cas de fuites détectées au cours d'une inspection.

N.B. Les activités d'inspection peuvent comporter des exigences de sécurité propres au site en cause qui viennent s'ajouter aux exigences énoncées dans le document TP385. Il faut toujours, au minimum, respecter les politiques et procédures de l'entreprise en matière de sécurité.

Activité 1

Inspection ou enquête des marchandises dangereuses se trouvant dans des installations de distribution ou d'entreposage ou de transfert intermédiaire.

1. S'assurer que la trousse d'inspection comprend tout l'équipement de protection personnelle et les dispositifs de détection nécessaires.
2. Au cours du breffage préalable à l'entreprise, se renseigner sur les exigences de santé et sécurité au travail propres au site et sur la disponibilité d'équipement d'intervention d'urgence comme les douches oculaires et les douches, le cas échéant.
3. Revêtir les vêtements de protection et utiliser les dispositifs de détection appropriés.
4. Être attentif aux dangers potentiels.
5. Vérifier l'emplacement de l'équipement d'intervention d'urgence, comme les douches oculaires et les douches.

Activité 2

Pendant une inspection ou une enquête, ouverture de contenants pour inspection, ou échantillonnage des marchandises dangereuses.

L'inspecteur pourrait avoir un contact direct avec l'emballage intérieur, ce qui accroît le risque d'exposition aux marchandises dangereuses. Un inspecteur ne doit jamais ouvrir un emballage simple ou l'emballage interne d'un emballage combiné pour prélever un échantillon de marchandises dangereuses à moins d'avoir reçu la formation appropriée

pour ce faire ou sous la direction du surintendant régional. De graves dangers peuvent se présenter dans le cas de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées. Si l'inspecteur n'a pas reçu la formation nécessaire, il doit demander l'assistance d'un expert (annexe J).

1. Revêtir les vêtements de protection et utiliser les dispositifs de détection appropriés.
2. Être attentif aux dangers potentiels.
3. Évaluer la situation, passer en revue les documents et s'assurer de l'intégrité de l'emballage externe des marchandises dangereuses.
4. Si l'inspecteur a reçu la formation pour prélever des échantillons, ouvrir le contenant et appliquer la marche à suivre définie à l'annexe K.
5. Si l'inspecteur n'a pas reçu de formation pour prélever des échantillons, communiquer avec un expert de l'échantillonnage (annexe J) ou procéder au prélèvement sous la direction du surintendant régional.

Activité 3

Présence sur les sites d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses en vue d'évaluer la conformité de ces marchandises.

L'inspecteur n'est pas un premier intervenant mais il peut être présent à titre d'expert des mesures spéciales, sous la direction du responsable des opérations sur le site et sur la direction du surintendant régional. Il peut assister le responsable des opérations sur le site, mais sa participation directe n'est pas autorisée. Par conséquent, cette activité ne comporte aucun contact avec des marchandises dangereuses.

Activité 4

Inspection à bord d'aéronefs.

En plus des dangers que présentent les marchandises dangereuses, l'inspecteur est exposé au même danger que le personnel de piste. De l'équipement de protection personnelle supplémentaire peut être nécessaire.

1. Voir activité 1.
2. Être attentif aux dangers potentiels que peut présenter l'aire de trafic : ARRÊTER! REGARDER! ÉCOUTER!
3. Choisir un chemin sûr pour se rendre jusqu'à l'aéronef et établir un parcours de remplacement.
4. Garder la tête levée; regarder autour de soi.
5. Faire preuve de prudence en entrant dans l'aéronef et en sortant de l'aéronef (embarquement et débarquement)

Activité 5

Intervention en cas de fuites détectées au cours d'une inspection

L'inspecteur peut être exposé à un rejet, une émission, une explosion, un dégazage ou tout autre dégagement de marchandises dangereuses. En pareil cas, il doit :

1. Battre en retraite immédiatement.
2. Diriger l'établissement d'un périmètre de sécurité et la mise en œuvre de l'intervention d'urgence.
3. Attendre l'intervention des premiers intervenants.
4. Obtenir tous les renseignements disponibles pour aider à l'identification des marchandises dangereuses, dès que la situation le permet (annexe J)
5. Communiquer avec CANUTEC (613) 996-6666 ou *666.
6. Le prélèvement des échantillons peut avoir lieu suivant la procédure définie à l'activité 2, dès que le site est sûr.

N.B : toujours se conformer aux politiques et procédures de l'entreprise

Évaluation médicale et surveillance

Le candidat au poste d'inspecteur est tenu de subir avec succès une évaluation préalable de son état de santé. Les critères qui régissent cette évaluation se trouvent dans la publication de l'Agence d'hygiène et de sécurité au travail intitulée « Guide de l'évaluation de la santé au travail – juin 1998 ».

Relevé d'exposition

Toute exposition à des marchandises dangereuses doit être signalée au responsable en service, au surintendant du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires, et au chef des normes relatives aux marchandises dangereuses, oralement ou par écrit. Le surintendant doit prendre note de la nature de l'exposition dans le « Rapport d'enquête de situations comportant des risques », disponible électroniquement sur l'Intranet de TC à partir du Catalogue des formulaires, n° 26-0621.

PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC

CHAPITRE 6

SYSTÈME DE NORMALISATION DES ACTIVITÉS DE RÉGLEMENTATION AÉRIENNE

- Introduction
- Système de normalisation des activités de réglementation aérienne (SNARA)
- Politique sur la fréquence des inspections

Introduction

Les vérifications et les inspections relatives aux marchandises dangereuses sont menées conformément ou en réaction aux politiques et aux priorités nationales, aux priorités régionales, aux questions de sécurité externe en matière de transport de marchandises dangereuses par avion, et à la présence d'un personnel d'inspection approprié.

Système de normalisation des activités de réglementation aérienne

Le Système de normalisation des activités de réglementation aérienne (SNARA) énumère les tâches de la Direction générale de l'aviation civile. Il fournit à celui-ci un plan de travail pluriannuel dynamique qui tient compte des différences régionales. Tant les Régions que l'Administration centrale s'en servent pour :

- fournir des données qui servent d'indices de rendement et qui permettent de vérifier si les objectifs d'exécution du programme sont atteints, tout en justifiant les demandes de ressources;
- déterminer les répercussions sur les employés à temps plein de la modification des activités de programme;
- assurer une source centrale de données statistiques pour la Partie III du Budget des dépenses principales et de divers groupes de travail de Transports Canada sur le transport aérien (p. ex. la Commission Dryden et les groupes de travail portant respectivement sur la qualité du service et le recouvrement des coûts);
- fournir un système d'information de gestion prévoyant une base de données pour aider à élaborer les plans de travail, à justifier le personnel en réserve existant, à calculer les besoins supplémentaires en employés à plein temps, ainsi qu'à préciser les résultats exigés de ces derniers;
- assurer l'uniformisation nationale de la façon dont les fonctions opérationnelles devront être exercées et signalées;
- aider à former de nouveaux employés.

La description de chaque tâche prévue par le SNARA indique le temps moyen national nécessaire pour terminer cette tâche, le temps de déplacement moyen qu'elle exige sur le plan régional, un objectif approprié et une brève description de cette tâche.

Pour plus de renseignements au sujet du SNARA, consulter :

- le Manuel de l'utilisateur du SNARA (TP 11571)
- le Manuel des tâches relatives au SNARA – Aviation commerciale et d'affaires

Politique sur la fréquence des inspections, TP12840

La norme nationale de fréquence des inspections établit des objectifs en matière d'inspection et prescrit la fréquence à laquelle ces objectifs doivent être inspectés pour toutes les tâches discrétionnaires.

Il est à noter que cette norme prescrit le nombre minimum de fois qu'un tel endroit doit donner lieu à une inspection. Si un bureau régional, d'après des données objectives, a des raisons de croire que des inspections ou des vérifications supplémentaires sont nécessaires à cet endroit, il a le loisir de les effectuer. Et si un bureau régional a des données objectives qui lui démontre qu'un lieu d'inspection ou de vérification possède des relevés de conformité supérieurs à la moyenne, qui justifient un plus petit nombre d'inspections ou de vérifications, il peut modifier en conséquence la fréquence de ces dernières.

Pour évaluer la fréquence des inspections ou des vérifications nécessaires à un endroit donné, il faut tenir compte des facteurs suivants :

- Les indices de gestion du risque;
- les difficultés financières/syndicales/de gestion;
- un piètre programme d'assurance de la qualité;
- un changement dans l'envergure des opérations, ou des pouvoirs supplémentaires;
- un changement important dans la passation de contrats;
- un fort roulement de la main-d'œuvre;
- la perte de personnes -ressources;
- une piètre fiche d'accidents ou de sécurité;
- une fusion ou prise de contrôle aux conséquences négatives;
- les antécédents négatifs en matière d'inspection ou de vérification;
- Les ressources en inspection;
- Les contraintes de temps/déplacement;
- Les conseils et recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

CHAPITRE 7

NORMES DE VÉRIFICATION DES EXPLOITANTS AÉRIENS

- Introduction
- Liste de contrôle de vérification
- Sites

Introduction

Des vérifications ont lieu pour s'assurer de la conformité avec la réglementation et les normes afin de maintenir un niveau acceptable de sécurité au sein de l'industrie du transport aérien. La liste de contrôle de procédures de vérification (annexe L) a été préparée pour assurer une approche systématique à l'inspection de diverses fonctions d'un transporteur aérien. La liste de contrôle est conçue pour cerner les points spécifiques de chaque secteur fonctionnel, en rapport avec la réglementation ou la norme applicable. Tout défaut d'un exploitant aérien de respecter la réglementation ou la norme applicable est considéré comme une situation de non-conformité.

Liste de contrôle de procédures de vérification

À la discrétion du gestionnaire de la vérification, la liste de contrôle de procédures de vérification peut :

- être utilisée pour l'inspection d'un processus, d'une procédure ou d'un programme;
- être modifiée pour tenir compte de la version en vigueur de la réglementation ou norme applicable;
- être remplie au complet;
- être signée et datée par le membre de l'équipe responsable d'un secteur fonctionnel donné;
- aider le membre de l'équipe à entamer et effectuer de façon systématique l'inspection d'un secteur fonctionnel, et offrir la souplesse nécessaire au soutien de certaines situations spécifiques au cours de l'inspection du secteur fonctionnel.

Sites

Certains sites sont choisis en raison de leur utilisation connue ou présumée pour le transport de marchandises dangereuses et comprennent les sites d'exploitants suivants :

- exploitant saisonnier, base unique ou bases multiples de transport de marchandises dangereuses;
- exploitant à l'année, base unique ou bases multiples de transport de marchandises dangereuses.

PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC

CHAPITRE 8

LÉGISLATION

- Introduction
- *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*
- Pouvoirs statutaires du Ministre/pouvoirs délégués en vertu de la LTMD de 1992
- Cadre législatif
- Permis de niveau équivalent de sécurité
- Permis d'urgence
- *Entre les lignes*
- Considérations administratives

Introduction

Au Canada, le transport aérien des marchandises dangereuses est régi tant par la législation nationale que par une convention internationale. Le présent chapitre décrit la portée et l'impact de ces documents. Les inspecteurs du transport des marchandises dangereuses sont tenus de connaître les lois fédérales qui visent ce genre de transport.

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (LTMD) a été édictée pour promouvoir la sécurité publique dans ce domaine, peu importe le mode de transport.

Champ d'application de la LTMD de 1992

« La présente loi s'applique dans tous les domaines où le Parlement a compétence, notamment aux marchandises dangereuses qui ne se trouvent pas au Canada mais dont le transport est effectué par des aéronefs qui y sont immatriculés. »

La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* établit :

- les critères de classification des marchandises dangereuses ;
- le pouvoir de prendre des règlements précis portant sur l'identification, le confinement, la manutention, la demande de transport et le transport des marchandises dangereuses;
- le pouvoir de désigner des gens qui s'assureront que ses exigences sont respectées;
- les pouvoirs et les responsabilités de ces personnes désignées en matière d'inspection, d'enquête et d'intervention en cas d'accident;
- les pénalités en cas d'infraction à ses exigences.

Pouvoirs statutaires du Ministre/Pouvoirs délégués en vertu de la *LTMD de 1992*

Références	Buts	Intervenants prévus :
Article 7	Faire en sorte que le Ministre désigne des personnes qui approuveront les plans d'intervention d'urgence	- Directeur général; - Directeur, Conformité et interventions; - Chef, Opérations d'urgence
Paragraphe 9(2)	Émettre des ordres enjoignant aux fournisseurs d'adresser aux intéressés un avis de défectuosité ou de rappel	- Directeur général; - Directeur, Affaires réglementaires ou Conformité et interventions; - Chef, Services scientifiques
Paragraphe 10(1)	Désignation des inspecteurs	- Directeur général
Paragraphe 32(1)	Émettre des ordres	- Sous-ministre adjoint; - Directeur général; - Directeur, Affaires réglementaires
Paragraphe 31(1)	Délivrer des permis de niveau équivalent de sécurité	- Directeur général; - Directeur, Affaires réglementaires ou Conformité et interventions; - Chef, Règlements et permis ou Services scientifiques
Paragraphe 31(2)	Délivrer des permis d'urgence	- Directeur général; - Directeur, Affaires réglementaires ou Conformité et interventions; - Chef, Opérations d'urgence

Cadre législatif

Règlement sur le transport des marchandises dangereuses

Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* RTMD, 1992, est le volet pratique de la législation. Il indique avec exactitude ce que doit faire un expéditeur, un manutentionnaire, un transporteur ou un destinataire de marchandises dangereuses pour assurer le transport sécuritaire de ces dernières.

Tant le RTMD que, en vertu d'un renvoi figurant dans celui-ci, les IT, OACI établissent les paramètres en vertu desquels les marchandises dangereuses peuvent être transportées par aéronef à destination, en provenance ou à l'intérieur du Canada.

Organisation de l'aviation civile internationale, annexe 18

L'annexe 18 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a été élaborée par suite d'une demande des États contractants en vue d'une série de dispositions approuvées à l'échelle internationale et portant sur le transport des marchandises dangereuses. Ces dispositions sont fondées sur les recommandations du Comité d'experts des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses et sur la Réglementation pour la sécurité du transport des matières radioactives de l'Agence Internationale de l'énergie atomique. Ce document peut être modifié sur recommandation du Comité des marchandises dangereuses, dont le chef, Normes relatives aux marchandises dangereuses est un membre désigné.

Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Les IT, OACI contiennent les renseignements techniques détaillés nécessaires pour appuyer les dispositions générales de l'annexe 18, qui font état d'une série exhaustive de règlements internationaux. Elles peuvent également être modifiées sur recommandation du Comité des marchandises dangereuses à l'intention de la Commission de la navigation aérienne. Elles sont publiés tous les deux ans.

Loi sur l'aéronautique (LA), Règlement de l'aviation canadien (RAC)

Outre les pouvoirs qui se rapportent directement au transport des marchandises dangereuses, les inspecteurs disposent de certains pouvoirs en matière de sécurité aérienne. Ceux-ci figurent dans certains articles, paragraphes et alinéas de la *Loi sur l'aéronautique (LA)* et *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*.

Ces pouvoirs sont délégués aux inspecteurs en vertu de la délégation de pouvoirs du Ministre (document n° 142996) et de ses modifications ou correctifs, et figurent à l'annexe H-16 (voir annexe C).

L'annexe H-16 porte sur l'accès aux aéronefs, au matériel et aux locaux, sur le pouvoir d'exiger certaines licences, certains certificats et certains permis d'aviation, de suspendre certains documents d'aviation à des conditions déterminées, et de faire usage de la force dans certaines circonstances.

Permis de niveau équivalent de sécurité

La LTMD, 1992, tout en énonçant les lignes directrices légales pour le transport des marchandises dangereuses, reconnaît les cas où d'autres méthodes de manutention, de demande de transport ou de transport de marchandises dangereuses peuvent assurer le même niveau de sécurité ou un niveau supérieur. Dans ces situations, on peut demander et délivrer un permis de niveau équivalent de sécurité en vertu de l'article 31 de la LTMD. Il permet d'être exempté des dispositions de la réglementation, dans la mesure stipulée par son libellé.

Permis d'urgence

L'article 31 de la LTMD précise également que lorsque la sécurité publique est menacée, le ministre ou son représentant désigné peut délivrer un permis d'urgence. Celui-ci permet le transport des marchandises dangereuses d'une manière qui déroge au RTMD ou aux IT, OACI, si cela est jugé nécessaire pour faire face à la situation d'urgence. Ce permis peut être délivré de vive voix, mais il doit le plus tôt possible être produit par écrit. Il est rarement délivré.

Entre les lignes (1^{er} novembre 1992)

Entre les lignes est un guide officieux à la LTMD de 1992 préparé à l'intention des inspecteurs nommés en vertu de la LTMD de 1992. Il vise à fournir, pour chaque article de cette Loi, des observations sur l'interprétation de l'article et, s'il y a lieu, des observations sur les politiques touchant l'application de l'article.

N.B. Nous rappelons aux utilisateurs de ce guide qu'il a été préparé à titre informatif seulement et qu'il n'a donc aucune reconnaissance officielle. En particulier, toutes les observations sous les rubriques « Entre les lignes » ou « Jurisprudence » ne servent qu'à des fins de discussion.

Considérations administratives

Charte canadienne des droits et libertés

La *Charte* exige du gouvernement qu'il agisse dans le respect des droits et libertés précisés. Ces droits visent à protéger la personne et à assurer l'équité dans les poursuites judiciaires, notamment dans les causes criminelles. Les droits de faire contrôler par *habeas corpus* la légalité de sa détention, d'être présumé innocent jusqu'à preuve du contraire, ont toujours été reconnus comme faisant partie intégrante de notre droit, mais ils sont maintenant garantis par notre constitution.

Toute preuve peut être récusée par un tribunal si elle a été recueillie par des moyens contraires à la *Charte*.

Loi sur l'accès à l'information

La *Loi sur l'accès à l'information* donne à tout citoyen canadien ou à tout résident permanent du Canada le droit d'examiner les registres d'un organisme fédéral, ou d'en obtenir des copies, sauf dans des cas limités et précis. La politique du Ministère est d'avoir recours le plus possible aux procédures et pratiques en vigueur pour fournir des renseignements (processus officieux), ce qui réduit au minimum la nécessité pour le public de compter sur les droits et les correctifs assurés par la législation (processus officiel). Les coordonnateurs d'accès à l'information des services généraux et des régions ont des fonctions de consultation et de contrôle à l'appui du programme établi dans ce domaine, et ils doivent être consultés.

Renseignements personnels

Les renseignements personnels sont protégés en vertu de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et ne peuvent être divulgués qu'avec le consentement écrit de la personne concernée. Toutefois, le paragraphe 8(2) de cette loi porte que des renseignements personnels peuvent être communiqué « à un organisme d'enquête déterminé par règlement et qui en fait la demande par écrit en vue de faire respecter des lois fédérales ou provinciales ou pour la tenue d'enquêtes licites, pourvu que la demande précise les fins auxquelles les renseignements seront destinés et la nature des renseignements demandés ». C'est pourquoi le bureau du coordonnateur de la protection des renseignements personnels doit être consulté avant toute divulgation.

Les demandes de renseignements personnels présentées par d'autres organismes doivent être conformes aux dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et de la *Loi sur l'accès à l'information*.

Loi sur la preuve au Canada

La *Loi sur la preuve au Canada* stipule comment les preuves verbales, documentaires et réelles utilisées dans le cours ordinaire des affaires doivent être recueillies pour garantir le respect des droits de la personne sans créer d'obstacles irréalistes.

Code criminel

Le *Code criminel* prévoit la possibilité de poursuite par la Couronne en vertu d'une loi du droit public – la LTMD de 1992, en l'occurrence – et stipule comment cette poursuite doit être menée dans le respect des droits de la personne. La Couronne a le fardeau de la preuve de la culpabilité de l'accusé au-delà de tout doute raisonnable.

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

CHAPITRE 9

CONFORMITÉ

- Introduction
- Autorités chargées du contrôle de l'application de la législation sur le transport de marchandises dangereuses
- Pouvoirs statutaires des inspecteurs du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires
- Procédures d'inspection
- Facteurs ou circonstances à examiner dans le choix d'un mode d'intervention
- Enquêtes
- Poursuites
- Considérations administratives

Introduction

L'objectif principal du Programme du transport aérien de marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires est de promouvoir la sécurité aérienne en assurant la conformité aux dispositions de la LTMD de 1992 et du RTMD, ainsi que, par référence, aux IT, OACI.

Autorités chargées du contrôle de l'application de la législation sur le transport de marchandises dangereuses

Les autorités suivantes sont chargées de contrôler l'application de la LTMD :

Le ministre des Transports – Le ministre des Transports est chargé d'appliquer la Loi. Il doit agir conformément à cette dernière et il rend compte au Parlement des mesures prises.

Le procureur général et les fonctionnaires du ministère de la Justice – Le procureur général est chargé de tout litige relatif à la LTMD.

Bien que les inspecteurs puissent donner des informations en vertu de la Loi, il appartient au procureur général, par l'entremise de son représentant, de prendre la décision ultime sur la question de savoir s'il faut engager des poursuites.

Les tribunaux – Les tribunaux rendent la décision définitive au sujet des poursuites engagées en vertu de la LTMD, notamment en ce qui a trait aux peines à imposer ou aux correctifs à exiger.

Les inspecteurs – Les inspecteurs sont des employés de Transports Canada ainsi que d'autres ministères et organismes, qui sont désignés comme tels par le ministre des Transports en vertu de la LTMD de 1992. Ce sont eux qui ont les

contacts les plus fréquents et réguliers avec les sociétés, les personnes et les organismes gouvernementaux touchés par la législation.

Pouvoirs statutaires des inspecteurs du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires

Tous les inspecteurs du transport des marchandises de l'Aviation commerciale et d'affaires détiennent des pouvoirs statutaires en vertu de la LTMD de 1992 :

Article 15 : En vue de faire observer la présente loi, l'inspecteur peut, dans le cadre de sa compétence :

a) sous réserve de l'article 16, procéder, à toute heure convenable, à la visite de tout lieu et à l'immobilisation et l'examen de tout moyen de transport où, à son avis et selon le cas :

(i) s'effectuent des opérations de manutention, de demande de transport ou de transport de marchandises dangereuses,

(ii) se trouvent des contenants normalisés,

(iii) se trouvent des livres, registres d'expédition, plans d'intervention d'urgence ou d'autres documents renfermant des renseignements utiles à l'application de la présente loi,

(iv) se trouve un système informatique pouvant servir à examiner les données qui y sont contenues ou auxquelles il donne accès et qui constituent des renseignements utiles à l'application de la présente loi;

b) faire ouvrir ou ouvrir lui-même, pour examen, les contenants qui, à son avis, servent à la manutention, au transport de marchandises dangereuses ou contiennent des marchandises dangereuses faisant l'objet d'une demande de transport;

c) pour analyse, emporter toute chose qui, à son avis, est une marchandise dangereuse ou en prélever des échantillons;

d) procéder à l'examen ou à la reproduction de tous documents ou données informatiques sous forme d'imprimé ou toute autre forme intelligible qu'il peut comporter pour examen ou reproduction et renfermant, à son avis, des renseignements utiles à l'application de la présente loi.

Article 16 :

(1) L'inspecteur ne peut pénétrer dans un local d'habitation sans l'autorisation de l'occupant que s'il est muni d'un mandat.

Délivrance du mandat

(2) Sur demande ex parte, le juge de paix – au sens de l'article 2 du *Code criminel* – peut délivrer un mandat autorisant, sous réserve des conditions éventuellement fixées, l'inspecteur qui y est nommé à pénétrer dans un local d'habitation s'il est convaincu, sur la foi d'une dénonciation sous serment, que sont réunis les éléments suivants :

a) les circonstances prévues à l'article 15 existent;

b) la visite est nécessaire pour l'application de la présente loi;

c) un refus a été opposé à la visite ou il y a des motifs raisonnables de croire que tel sera le cas.

Usage de la force

(3) L'inspecteur ne peut recourir à la force dans l'exécution du mandat que si celui-ci en autorise expressément l'usage et que si lui-même est accompagné d'un agent de la paix.

Article 17 :

Mesures correctives

(1) S'il a des motifs raisonnables de croire que des opérations de manutention, de demande de transport, de transport ou d'importation de marchandises dangereuses s'effectuent dans des conditions qui contreviennent à la présente loi, l'inspecteur peut retenir les marchandises jusqu'à ce qu'il soit convaincu de la conformité des opérations à la présente loi.

Autres mesures correctives

En outre, l'inspecteur peut prendre lui-même ou faire prendre par toute personne qui est propriétaire des marchandises ou des contenants, ou qui les importe ou en est responsable, les correctifs nécessaires.

Procédures d'inspection

Le but d'une inspection est de vérifier la conformité à la LTMD de 1992 et au RTMD, et, par renvois, aux IT, OACI.

Si, au cours d'une visite, un inspecteur découvre une infraction, sa réaction est déterminée par des facteurs justifiant des lignes de conduite différentes.

Préparation de l'inspection

Examinez tous les renseignements appropriés sur le transporteur ou la compagnie, notamment les suivants :

- dossier de la compagnie de transport;
- dossier de certification;
- manuel de la compagnie;
- les relevés d'exécution;
- les relevés d'inspection précédents;
- les permis ou ordres s'il y a lieu;
- les documents de présentation;
- tout autre renseignement disponible et approprié sur le transporteur ou la compagnie.

Assurez-vous d'avoir les formulaires, les fournitures et le matériel de sécurité appropriés.

Inspection sur place

Présentations

- Présentez-vous au représentant de la compagnie et montrez-lui votre carte d'affaires ou votre certificat d'inspecteur
- Indiquez le but de l'inspection et demandez le nom de la personne-ressource.
- Expliquez au responsable concerné la raison de l'inspection et le processus d'inspection général.

- Assurez-vous que le matériel de sécurité répond aux besoins du transporteur ou de la compagnie. (voir activité 1, chapitre 5)
- Prenez des dispositions pour que le responsable vous accompagne.

Inspection

(Voir l'annexe M – Rapport d'inspection et de conformité sur le transport aérien de marchandises dangereuses et l'annexe N – Liste de contrôle sur le transport de carburant en vrac)

Compte rendu

Avant de faire un compte rendu, résumez dans le rapport d'inspection les cas de non-conformité constatés au cours de l'inspection. Examinez ceux-ci avec le responsable pour vous assurer qu'il comprend parfaitement chacun des points énumérés dans le résumé.

Informez le responsable qu'il doit y avoir conformité avant que le transport des marchandises dangereuses puisse se poursuivre. Fournissez-lui les renseignements réglementaires appropriés pour l'aider à assurer la conformité.

Tableau des infractions

Se reporter au module des marchandises dangereuses de la base de données SINCA II

Prise de notes

Généralités

Le carnet utilisé lors de l'enquête est un instrument précieux pour l'inspecteur. Étant donné le temps écoulé entre la date de l'infraction présumée et celle de l'audience, il est humainement impossible à ce dernier de garder en mémoire tout ce qui s'est passé.

Définition des notes

Les notes prises peuvent être décrites comme un compte rendu écrit de ce que l'enquêteur a fait, de ce qu'il a vu et de ce qu'il a entendu.

But

Ces notes ont pour but d'aider l'enquêteur à une date ultérieure, lorsqu'il rédige le rapport officiel en indiquant le contexte réel et en suivant l'ordre chronologique, car elles lui permettent de découvrir toute contradiction dans les déclarations des témoins, et de rafraîchir sa mémoire lorsqu'il doit déposer verbalement devant le tribunal. Le carnet de notes est un relevé permanent des faits, facile à transporter et rapidement accessible.

Choix d'un carnet

Lorsqu'on choisit un carnet, il faut tenir compte des points suivants :

- a) Ses dimensions doivent permettre de l'avoir toujours sur soi.

- b) Le nombre de pages doit être suffisant pour qu'il ne soit pas nécessaire de changer fréquemment de carnet.
- c) La qualité du papier doit être suffisante pour que les écritures restent lisibles indéfiniment. La résistance à l'usure est primordiale.
- d) Les pages doivent être numérotées de façon à assurer la crédibilité et la continuité, ainsi qu'à démontrer l'intégralité.
- e) La marge doit servir à inscrire la date, l'heure et les mots clés, pour faciliter la consultation.
- f) Les pages doivent être fixées solidement, pour qu'elles ne se détachent pas et pour qu'il n'y ait par conséquent aucune perte d'information sur une affaire donnée.

On peut se procurer un carnet de notes au format recommandé auprès de :
Division des publications de l'aviation (AARA)
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Tél. : 1 800 305-2059
Cat. 26-0524 (97-07)

Facteurs ou circonstances à examiner dans le choix d'un mode d'intervention

Toutes les fois qu'il a découvert et documenté un cas d'infraction à la LTMD de 1992, l'inspecteur examine les facteurs suivants pour décider des mesures à prendre :

La nature de l'infraction, compte tenu de la gravité de cette dernière ou de ses conséquences réelles ou éventuelles sur la vie et la santé des gens, sur les biens et l'environnement, ainsi que du genre et des quantités de marchandises dangereuses en cause, et des circonstances de l'infraction.

Toute tentative pour dissimuler des renseignements ou déjouer autrement l'esprit de la Loi.

Tout comportement et toute tentative pour observer la Loi, ou toute intention de contrevenir à cette dernière.

La question de savoir si des correctifs peuvent être apportés sur place.

Les cas de non-conformité consignés antérieurement.

La question de savoir si la non-conformité est permanente et si elle a des chances de se reproduire.

Une estimation des mesures de contrôle qui peuvent être nécessaires pour assurer le maintien de la conformité. Cela comprend le désir de collaborer avec les inspecteurs, les preuves que des correctifs ont déjà été apportés, et que des mesures de contrôle ou de répression sont prises par d'autres organismes fédéraux ou provinciaux pour les mêmes motifs, même si elles ont lieu en vertu de lois différentes.

Grâce à la consultation, la façon dont on a fait face à des situations semblables.

Enquêtes

Introduction

Lorsque l'inspecteur juge qu'un particulier ou une compagnie n'agit pas en conformité avec le Règlement, il doit prendre les mesures qui s'imposent. Cela peut aller d'un simple avis de corriger un défaut ou une lacune quelconque à une sanction punitive. Les mesures appropriées seront déterminées par la gravité de la menace pour la sécurité aérienne de même que par le comportement et par la fiche de sécurité de la compagnie ou du particulier en question. Si la non-conformité a été involontaire et qu'une attitude positive est évidente, il est inutile de prendre des sanctions sévères. Mais lorsque l'inspecteur constate que l'inobservation du Règlement a été préméditée et que la sécurité a été la moindre des préoccupations, il doit sévir avec rigueur et sur-le-champ.

Méthodes d'enquête

Généralités

Dans le cadre des inspections sur la conformité et parfois à la suite de plaintes, l'inspecteur doit effectuer une enquête afin d'établir si une infraction a été commise en vertu de la LTMD de 1992. L'enquête ne fait pas partie du processus d'inspection. Toutefois, les preuves recueillies au cours d'une inspection sont admissibles et doivent être préservées en vue de l'enquête subséquente.

Objectif

L'objectif d'une enquête est d'établir s'il existe ou non des preuves convaincantes admissibles d'une infraction. À cette fin, chaque élément essentiel de l'infraction doit être examiné et une enquête doit avoir lieu pour évaluer si des preuves permettent d'étayer chaque élément.

Planification

Après avoir analysé l'information ayant soulevé le doute qu'une infraction a été commise et les éléments essentiels de l'infraction, un plan d'enquête doit être élaboré. Ce plan doit faire état des personnes à interroger pouvant fournir des preuves orales, des documents pouvant être disponibles comme preuve documentaire et des preuves réelles possibles. Le plan doit être tenu à jour à mesure que l'enquête progresse et que de nouveaux renseignements sont disponibles pour analyse.

Enquête préliminaire

Une enquête peut résulter des renseignements obtenus ou des observations faites au cours des activités d'inspection et de surveillance, ou dès la réception d'une plainte ou du signalement d'un accident ou incident mettant en cause des marchandises dangereuses. Elle a lieu pour permettre de déterminer les mesures appropriées à prendre, et l'inspecteur doit alors consigner :

- a) l'origine des renseignements et un résumé des allégations, de l'incident ou du cas de danger;
- b) les noms des personnes en cause et des témoins;

- c) la date, l'heure et le lieu de l'incident;
- d) le détail des événements qui ont précédé et suivi ce dernier;
- e) d'autres renseignements appropriés (p. ex., la description des éléments de preuve réels, les facteurs météorologiques appropriés, les dommages matériels apparents ou présumés, le danger immédiat créé, les éléments qui, quand, comment et pourquoi).

L'enquête préliminaire peut révéler que les preuves sont insuffisantes pour permettre de régler la question en prenant des mesures administratives immédiates. En outre, il se peut que la gravité de l'incident exige une enquête plus approfondie, et que des informations soient données en vertu de la Loi. Dans ce cas, une enquête approfondie s'impose.

Enquête approfondie

Au cours d'une enquête approfondie, l'inspecteur doit prendre les mesures suivantes :

- a) Déterminer les éléments constitutifs de toute(s) infraction(s).
- b) Prévoir et prendre les mesures nécessaires pour obtenir les éléments de preuve indispensables : matériels, verbaux et documentaires.
- c) Obtenir par écrit toutes les précisions possibles de chaque témoin, (si, au cours de la déposition, il estime que celle-ci peut avoir participé à l'infraction, puis passer à l'alinéa d).
- d) Obtenir des renseignements du suspect en lui donnant l'occasion de faire une déclaration volontaire, verbalement ou par écrit. Un avertissement type est le suivant :

« Vous n'êtes pas tenu de répondre. Vous n'avez rien à espérer d'une promesse ou faveur quelconque, et rien à craindre d'une menace quelconque, que vous disiez quelque chose ou non. Mais tout ce que vous direz pourra servir de preuve. En vertu de la *Charte canadienne des droits et libertés*, j'ai le devoir de vous informer que vous avez le droit d'obtenir les services d'un avocat. Avez-vous compris? »

Toutefois, l'inspecteur doit consulter le bureau régional du ministère de la Justice, pour se renseigner sur ses préférences à cet égard.

Bien que le libellé d'une telle mise en garde ne soit pas définitif au Canada, il faut absolument que la personne visée comprenne parfaitement non seulement les termes utilisés, mais encore l'intention de l'inspecteur qui lui parle.

- e) Assurer la coordination, de concert avec la GRC et d'autres inspecteurs, s'il faut étendre l'enquête à d'autres régions du pays.
- f) Remplir avec exactitude le rapport d'enquête. Les précisions à fournir sont les suivantes :
 - o la date, l'heure et le lieu de l'infraction;
 - o les personnes en cause;
 - o l'identité et les déclarations de tous les témoins;
 - o les photographies, l'attestation d'analyse et les autres pièces à conviction pertinentes;
 - o la liste des infractions apparentes et les recommandations en vue du règlement de l'affaire.
 - o les recommandations de l'inspecteur;

AARXE est avisé de toutes les enquêtes lorsqu'elles arrivent au stade de la poursuite par le surintendant régional.

À la conclusion de l'enquête, l'inspecteur doit envoyer un rapport d'enquête complet avec ses recommandations au surintendant régional pour examen et décision relative aux mesures appropriées.

Soin et traitement des pièces à conviction

Pièces à conviction

Les témoignages de vive voix sont fournis oralement par des témoins. Quand un témoin est interrogé, la preuve que peut fournir ce témoin devant un tribunal doit être notée sur le formulaire de déclaration de témoin (voir annexe O). Cette déclaration doit être notée dans les mots du témoin aussi fidèlement que possible et le témoin doit pouvoir relire sa déclaration complète. Il faut demander au témoin de signer le formulaire de déclaration et la signature doit se faire devant témoin.

La preuve documentaire consiste en des documents signés et datés par un inspecteur avec certification qu'il s'agit d'une copie conforme pouvant être présentée devant un tribunal comme preuve du contenu véritable du document. Par exemple, un document d'expédition portant le nom et l'adresse de l'accusé comme expéditeur peut être présenté au tribunal comme preuve que l'accusé était bien la personne qui, dans un lieu donné, a présenté des marchandises dangereuses pour qu'elles soient transportées.

La preuve réelle consiste en des articles utilisés pour commettre une infraction et qui sont présentés devant un tribunal pour en démontrer l'utilisation. Par exemple, un document d'expédition qui accompagne un envoi de marchandises dangereuses mais qui ne décrit pas adéquatement les marchandises est une preuve réelle d'une infraction en vertu du paragraphe 5(b) de la LTMD de 1992. Des photographies, des dessins, etc. sont des méthodes de mise en valeur de témoignages de vive voix ou de présentation d'observations et éléments de preuve réelle qui peuvent être utilisés efficacement s'il est impossible de présenter les véritables objets en cause, p. ex. un baril.

La LTMD de 1992 prévoit l'admissibilité de certains types de preuve d'une façon qui diffère des règles de preuve normales. Les articles 41 et 42 stipulent les types de preuve et les exigences d'admissibilité.

Obtention des pièces à conviction

Après le début d'une enquête, aucun pouvoir statutaire contenu dans la LTMD de 1992 ne permet à l'enquêteur d'obtenir des preuves d'infraction. Si l'on sait que des preuves réelles ou documentaires prouvant une infraction se trouvent dans un immeuble, un contenant ou un autre lieu, les dispositions du *Code criminel* doivent être invoquées pour l'obtention d'un mandat de perquisition. Une dénonciation en vue d'obtenir un mandat de perquisition (annexe P) exige que le dénonciateur décrive les choses à rechercher et l'infraction qui donne lieu à la perquisition. De plus, le dénonciateur doit indiquer les motifs raisonnables pour lesquels il croit que ces choses se trouvent dans les lieux à perquisitionner.

Mandat de perquisition

Toute personne exécutant un mandat de perquisition doit être nommée sur le mandat, soit par son nom, soit par référence à un titre de poste officiel. Le mandat doit également faire état des choses à rechercher et du lieu à perquisitionner. Les articles saisis en vertu d'un mandat de perquisition (annexe Q) doivent être produits devant un tribunal, tel que prévu dans le *Code criminel*. On peut obtenir des conseils sur cette procédure auprès du ministère de la Justice.

Conservation des pièces à conviction

Les preuves réelles et documentaires obtenues au cours d'une enquête peuvent devenir des pièces à conviction pour une poursuite. Ces pièces à conviction peuvent être présentées devant le tribunal avec un témoignage sur la façon dont elles ont été obtenues, le moment où elles ont été obtenues et la personne qui les a obtenues et sur le fait qu'elles ont été conservées d'une façon qui dénote la continuité de la possession. Pour prouver la continuité de la possession et l'intégrité de la pièce à conviction le registre des pièces à conviction (annexe R), le rapport des pièces à conviction (annexe S) et le formulaire de mouvement de pièces à conviction (annexe T), doivent être utilisés pour attester du traitement des pièces à conviction.

Analyse d'échantillon

L'inspecteur devrait se référer à l'Annexe J – Services d'experts pour déterminer la disponibilité d'expert dans la région. S'il a recours à un laboratoire privé, il doit veiller à faire autoriser les frais d'analyse avant de lui présenter l'échantillon, et informer l'analyste du laboratoire qu'il sera peut-être appelé à témoigner.

Présentation d'une pièce à conviction comme preuve

Une pièce à conviction est généralement présentée comme preuve orale, documentaire ou réelle par la personne qui l'a saisie. Tandis que cette personne fait sa déposition, l'avocat de la poursuite (de la Couronne) lui présente la pièce en question et lui demande de l'identifier. À cette étape, le témoin indique où, quand et comment cette pièce est venue en sa possession, et il montre ses initiales sur cette dernière pour en prouver l'authenticité. Il peut être interrogé soit par l'avocat de la Couronne, soit par celui de la défense, au sujet de la chaîne ou continuité de possession, et lorsqu'il a convaincu le tribunal, la pièce est déposée comme preuve.

Rapport

Si on soupçonne une infraction et si une enquête doit être entreprise, un bref rapport de la situation factuelle donnant lieu aux soupçons doit être présenté au surintendant.

Tout au long de l'enquête, le dossier de l'inspecteur doit être mis à jour régulièrement au moyen du formulaire de note au dossier (voir annexe U).

À mesure que l'enquête progresse, des rapports d'étape doivent être présentés au surintendant à intervalles réguliers, au moyen du formulaire de Rapport d'enquête général (Annexe V).

Poursuites

Marche à suivre en cas de poursuites

Lorsque l'enquête est terminée et que le gestionnaire régional estime que des poursuites sont justifiées en vertu du *Code criminel*, l'inspecteur doit :

- a) assurer la liaison avec le ministère de la Justice pour s'assurer que celui-ci connaît tous les aspects de l'infraction, et qu'il estime que des poursuites en vertu de la LTMD de 1992 seront couronnées de succès;
- b) obtenir les conseils du ministère de la Justice sur le libellé de l'acte d'accusation et de l'assignation, et dresser ces derniers;
- c) déposer l'acte d'accusation;
- d) demander qu'un agent de la paix signifie l'assignation à l'intéressé(e);
- e) établir le dossier d'audience et le transmettre au ministère de la Justice avec des copies de l'acte d'accusation et de l'assignation;

- f) faire savoir à la Couronne, selon la gravité de l'infraction, si elle doit engager une procédure sommaire ou déposer un acte d'accusation;
- g) s'assurer de la disponibilité de pièces à conviction;
- h) aviser le chef des Normes relatives aux marchandises dangereuses à l'issue de la poursuite.

Mise en accusation

Les témoins ne sont pas tenus d'assister à l'audience de mise en accusation. Mais il est souhaitable que l'inspecteur soit présent pour aider l'avocat de la Couronne, c'est-à-dire :

- a) fournir des renseignements à jour si jamais celui-ci devait prendre la parole avant la sentence;
 - (i) advenant un plaidoyer de non-culpabilité, indiquer les dates auxquelles les témoins seront disponibles.

Procès

Il faut avoir des relations suivies avec le ministère de la Justice et/ou l'agent assigné pour assurer la bonne évolution des poursuites judiciaires. Avant le procès, l'inspecteur doit :

- a) s'assurer que les témoins ont été cités à comparaître;
- b) examiner les éléments de preuve exigés avec l'avocat de la Couronne.

Instruction de procédures

L'enquêteur doit se présenter en cour à temps pour aider l'avocat de la Couronne à identifier les témoins et les pièces à conviction avant le début du procès. De plus, il peut aider l'avocat à résumer les procédures judiciaires à l'intention des témoins qui les connaissent mal.

Après les présentations de tous les éléments de preuve par l'avocat de la Couronne et celui de la défense, et l'énoncé des consultations du tribunal, l'enquêteur doit :

S'il y a verdict de culpabilité :

- a) consigner les détails de la sentence aux fins d'un rapport éventuel;
- b) faire en sorte que le dossier soit disponible pendant la période prescrite, afin de récupérer auprès du tribunal les pièces à conviction de la Couronne lorsque la période d'appel est expirée;

Advenant un verdict de non-culpabilité, l'enquêteur doit consigner les observations du tribunal quant aux motifs de sa décision, pour qu'on puisse les examiner par la suite.

Diffusion de renseignements

Il faut envoyer au chef des Normes relatives aux marchandises dangereuses un rapport indiquant le détail de l'infraction et de la décision du tribunal, aux fins de l'élaboration de rapports statistiques et de la liste des entreprises contrevenantes.

Considérations administratives

Divulgence de renseignements au public

La *Loi sur l'accès à l'information* et la *Loi sur la protection des renseignements personnels* (lois AIPRP) régissent les modalités de divulgation de renseignements au public. Toute demande de divulgation doit être adressée à votre bureau régional de l'AIPRP.

Divulgence de renseignements aux médias

La politique de Transports Canada n'autorise aucune personne à l'emploi du gouvernement à parler directement aux représentants des médias tant que :

- cette personne n'a pas reçu de formation sur les relations avec les médias;
- l'appel n'a pas été acheminé aux Communications (AEC);
- le Ministre, le sous-ministre, le sous-ministre adjoint, le directeur général et le directeur n'ont pas donné leur autorisation.

Toute divulgation de renseignements à un député ou à un de ses représentants doit être autorisée par le Bureau du Ministre.

Registres de contrôle de la conformité

Tous les registres et les documents de contrôle de la conformité doivent être considérés comme PROTÉGÉS B. L'inspecteur doit s'assurer qu'ils sont en lieu sûr lorsque les aires de travail sont laissées sans surveillance.

Correspondance

Toute correspondance de la Direction générale de l'aviation commerciale et d'affaires de Transports Canada relative aux poursuites judiciaires ne doit faire référence qu'au « ministère des Transports » ou au « Ministre ». Tout autre terme, comme « Transports Canada », n'a aucune signification légale.

Affaires devant les tribunaux

Il ne faut pas discuter avec le public des faits et des avis relatifs aux affaires qui sont devant les tribunaux, jusqu'à ce qu'elles aient été résolues. La communication avec les médias est visée par la politique actuelle du Ministère.

Critiques à l'endroit du Ministère

Lorsque l'inspecteur (ou le ministère des Transports) est l'objet de critiques, il doit examiner calmement les observations formulées et déterminer au besoin les correctifs à apporter en réponse à celles qui sont raisonnables. En cas de doute, il doit demander l'avis de son surintendant.

PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC

CHAPITRE 10

INFORMATION ET SENSIBILISATION DU PUBLIC

- Introduction
- Clientèle cible
- Programmes de sensibilisation

Introduction

La Division des normes relatives aux marchandises dangereuses, en consultation avec les surintendants du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires, élabore et met en œuvre un plan national de sensibilisation aux marchandises dangereuses pour l'Aviation civile et commerciale en vue d'accroître les connaissances du public sur la sécurité du transport des marchandises dangereuses.

Clientèle cible

La clientèle cible du plan de sensibilisation aux marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires comprend les personnes participant à la manutention, à la demande de transport ou au transport aérien des marchandises dangereuses. À l'intérieur de cette clientèle cible, trois groupes ont été définis. Des stratégies de communication personnalisées sont prévues pour chaque groupe.

Groupe 1 :

Exploitants aériens, y compris les exploitants saisonniers et à l'année longue et les associations connexes

Groupe 2 :

Les personnes participant à la manutention, à la demande de transport ou au transport aérien de marchandises dangereuses, autres que les exploitants aériens, notamment les expéditeurs, les fabricants, les distributeurs, les ministères, les organismes et les corporations, les institutions d'enseignement, les messageries, les groupeurs de marchandises et les associations connexes.

Groupe 3 :

Public voyageur

Dans l'élaboration d'un programme de sensibilisation le mieux adapté aux besoins spécifiques de ces groupes, les questions suivantes sont soulevées :

- Quel est le cadre de réglementation?
- Quels sont les objectifs du programme de sensibilisation?
- De quoi est composé le réseau de communication?
- Quels sont les partenaires potentiels dans la distribution des outils de communication?
- Quels sont les outils de communication disponibles?
- Quelles sont les activités de mesure de la conformité?

Programmes de sensibilisation

Groupe 1 : Exploitants aérien

Cadre de réglementation

Articles 2.9 à 2.13.1 du RTDM; instructions techniques de l'OACI, Parties 1, 5, 6 et 9, TP 12208; chapitre sur les marchandises dangereuses du manuel d'exploitation de la compagnie approuvé par Transports Canada.

Objectifs du programme de sensibilisation

Fournir aux exploitants aérien les renseignements pour les aider à se conformer aux exigences de la réglementation et à établir des systèmes afin de promouvoir la conformité au sein de leur entreprise.

Réseau de communication

Association du transport aérien du Canada (ATAC)
Helicopter Association of Canada (HAC)
Northern Air Transport Association (NATA)
Association québécoise des transporteurs aériens Inc. (AQTA)

Partenaires potentiels dans la distribution des outils de sensibilisation

ATAC, HAC, NATA, AQTA

Outils de communication disponibles

CIACA, TP 13773 – Avis d'information sur les marchandises dangereuses, TP 7535 – *Certaines choses ont le mal de l'air* (affiche), TP 12208 Lignes directrices et références pour le développement et la standardisation des programmes de formation pour le transport aérien des marchandises dangereuses au Canada, chapitre sur les marchandises dangereuses du manuel d'exploitation générique, conférences, réunions, séminaires, exposés.

Activités de mesure de la conformité

Activités d'inspection, d'enquête et de vérification
Rapports sur un cas de danger
Rapport d'envoi de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées
Rapports du Conseil de la sécurité des transports
Rapports de CANUTEC
CADORS

Groupe 2 : entités autres que les exploitants de services de transport aérien

Cadre de réglementation

RTMD articles 2.9 à 2.13.1; instructions techniques de l'OACI

Objectifs du programme de sensibilisation

Fournir aux expéditeurs, aux fabricants, aux distributeurs, aux organismes, agences et corporations du gouvernement, aux institutions d'enseignement, aux messageries, aux groupeurs de marchandises et aux

associations connexes des renseignements pour les aider à se conformer aux exigences de la réglementation et à établir des systèmes qui font la promotion de la conformité au sein de leur organisation.

Réseau de communication

Chemical Manufacturers' Association
Freight Forwarders' Association
Fournisseurs de produits chimiques
Ministères et organismes gouvernementaux
Association canadienne de l'emballage
Postes Canada
Purolator
Federal Express
Association canadienne des fabricants de produits chimiques
Association canadienne du gaz propane Inc.
Fédération canadienne des municipalités
Association canadienne des chefs de pompiers
Association minière du Canada
Association du transport aérien du Canada
Shipping Federation of Canada
Compressed Gas Association
Association canadienne des manufacturiers de spécialités chimiques
Canadian Association of Petroleum Producers (CAPP)
Association canadienne des distributeurs de produits chimiques

Partenaires potentiels dans la distribution des outils de communication

Voir ci-dessus.

Outils de communication disponibles

Bulletin de matières dangereuses, TP 13773 – Avis d'information sur les marchandises dangereuses, site Web des Normes relatives aux marchandises dangereuses, conférences, réunions, séminaires et exposés, TP 12687 – porte-clefs, cartes clients de marques de sécurité.

Activités de mesures de conformité

Activités d'inspection, d'enquête et de vérification révélant le nombre d'envois de marchandises dangereuses non déclarés, mal déclarés ou préparés inadéquatement
Rapports sur un cas de danger
Rapport d'envoi de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées
Rapports du Conseil de la sécurité des transports
Rapports de CANUTEC
CADORS

Groupe 3 : Public voyageur

Cadre de réglementation

OACI, Partie 9

Objectifs du programme de sensibilisation

Fournir au public voyageur des renseignements pour l'aider à se conformer aux exigences de la réglementation.

Réseau de communications

Agents de voyages, groupes de loisirs et d'affaires, associations sportives

Partenaires potentiels de la distribution des outils de communication

Groupes de cyber-bavardage, Association canadienne des agents de voyage, Conseil canadien des aéroports, associations de sport professionnel et amateur, ATAC, AQTA, NATA, associations de plein-air, commissions scolaires, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, Bureau de la consommation – Industrie Canada.

Outils de communication disponibles

Site Web des Normes relatives aux marchandises dangereuses, conférences, réunions, séminaires et exposés, TP 12687 - porte-clefs, cartes pliantes de marques de sécurité, TP 7535 – Affiche *Certaines choses ont le mal de l'air*, Passerelle d'information pour le consommateur canadien, *Bon Voyage mais...*, séances de sensibilisation individuelles, TP 13570 – Brochure de sensibilisation des passagers, TP 7535X – tapis de souris *Certaines choses ont le mal de l'air*, vitrines sur les marchandises dangereuses, publicité dans certaines publications.

Activités de mesures de conformité

Rapport des marchandises dangereuses saisies par le personnel du contrôle de sûreté des exploitants aérien, nombre de demandes du public.

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

CHAPITRE 11

PROGRAMME D'EXAMEN D'ASSURANCE DE LA QUALITÉ

- Programme d'examen d'assurance de la qualité
- Niveau I – Fonction bureaux régionaux/Administration centrale
- Niveau II – Fonction bureaux régionaux
- Niveau III – Fonction bureaux régionaux/Administration centrale
- Niveau IV – Fonction bureaux régionaux/Administration centrale

Programme d'examen d'assurance de la qualité

La LTMD de 1992 et le RTMD, les IT, OACI et le Manuel de l'inspecteur du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires sont les outils utilisés par les inspecteurs régionaux pour les guider dans l'application uniforme d'un programme d'inspection national.

Le Programme du transport des marchandises dangereuses – Aviation commerciale et d'affaires influe sur les affaires de milliers de personnes et sur l'acheminement sécuritaire de toutes les marchandises dangereuses au Canada. Ses répercussions sur la sécurité, et le fardeau économique qui l'accompagne, nécessitent une responsabilisation beaucoup plus grande. Le gouvernement fédéral a par conséquent la lourde tâche de s'assurer que les personnes qui doivent exécuter le programme le font d'une façon uniforme et équitable.

Tant les bureaux régionaux que l'Administration centrale de l'aviation commerciale et d'affaires ont un rôle à jouer pour faire en sorte que le gouvernement remplisse son mandat dans ce domaine. On trouvera ci-après une description des quatre niveaux de responsabilités que doivent exercer soit le bureau régional, soit l'Administration centrale, soit les deux à la fois.

Chaque niveau comprend une phase d'activité et une phase de rétroaction, grâce auxquelles on discute des conclusions et, s'il y a lieu, on met en œuvre les correctifs nécessaires. Voici maintenant une description de chacun de ces niveaux.

Niveau I – Fonction bureaux régionaux/Administration centrale

Au niveau régional, le surintendant des marchandises dangereuses – Aviation commerciale et d'affaires est chargé de s'assurer que tous les nouveaux inspecteurs ont une bonne connaissance de travail des politiques et de la législation qui influent sur la façon dont ils exercent leurs fonctions, et sur les objectifs du plan de travail du bureau. Il le fait au moyen du processus de formation officieux.

Pour connaître les exigences en matière de formation officielle, consultez le chapitre 5, Compétences et formation de l'inspecteur. La formation officieuse s'effectue grâce à l'expérience acquise en milieu de travail, lorsque le nouvel inspecteur accompagne le surintendant ou un

inspecteur chevronné, qui peut lui expliquer les politiques, la législation et les objectifs du plan de travail, et les appliquer à de situations réelles vécues au travail. (Ce partage de l'expérience acquise peut être très précieux pendant toute la carrière de l'inspecteur.) (voir annexe I)

Au niveau de l'Administration centrale, le chef des Normes relatives aux marchandises dangereuses assure une compréhension uniforme et rigoureuse, sur le plan national, de la législation sur le transport des marchandises dangereuses ainsi que des politiques de programme connexes. Cela se fait grâce à l'instauration d'exigences en matière de formation officielle ainsi qu'à l'élaboration, à la tenue à jour et à la distribution du Manuel de l'inspecteur du transport des marchandises dangereuses – Aviation commerciale et d'affaires.

La formation officieuse et la formation officielle sont un moyen efficace de faire en sorte que tous les inspecteurs qui commencent à exercer leurs fonctions aient les mêmes connaissances fondamentales de la législation sur le transport des marchandises dangereuses et des politiques de programme connexes. Elles permettent également à chaque nouvel inspecteur de comprendre parfaitement les objectifs du plan de travail.

Niveau II – Fonction bureaux régionaux

À ce niveau, le surintendant sait que l'inspecteur s'est familiarisé avec les politiques et avec les objectifs du plan de travail. Il sait également que l'inspecteur a une connaissance pratique de la législation appropriée. Cette étape de l'assurance de la qualité est liée étroitement au processus d'examen du rendement.

1. Le surintendant doit, au début de chaque période d'évaluation du rendement, réexaminer les politiques et les objectifs du plan de travail avec chaque inspecteur du bureau régional. Au moins deux fois pendant l'année, il doit mener une inspection conjointement avec chacun des membres de son personnel d'inspection, pour s'assurer que chaque inspecteur comprend et applique uniformément toutes les politiques appropriées, reconnaît efficacement tout cas de non-conformité à la loi, et y réagit d'une façon satisfaisante.

Les lieux d'inspection conjointe choisis doivent être représentatifs des genres d'inspection généralement effectués. Après l'inspection, le surintendant doit dresser un compte rendu, Il doit discuter avec l'inspecteur de toutes divergences par rapport aux procédures habituelles, et prendre immédiatement des mesures pour remédier à la situation.

2. Le surintendant examine tous les rapports d'inspection, toutes les lettres et tous les documents connexes rédigés par les inspecteurs qui relèvent de sa compétence, pour s'assurer qu'ils sont conformes à la législation et aux politiques en vigueur. Il doit discuter avec les inspecteurs concernés de toutes divergences par rapport aux procédures habituelles, et prendre immédiatement des mesures pour corriger la situation.

Le surintendant doit tenir à intervalles réguliers des réunions de son personnel, pour discuter avec lui de ses préoccupations opérationnelles et pour lui communiquer des renseignements. Cette rétroaction continue entre le surintendant régional et chaque inspecteur fait en sorte :

- que l'inspecteur ait une bonne compréhension de ce qu'on attend de lui, et que les interventions inappropriées ou discordantes de sa part soient corrigées immédiatement;
- que les politiques de programme soient évaluées sous l'angle de leur applicabilité aux activités sur le terrain;
- que la législation soit évaluée en fonction de sa facilité d'application et de son influence favorable sur la sécurité, et qu'une modification réglementaire soit apportée au besoin;
- que la pénuries de ressources matérielles soient déterminées et que des mesures soient prises pour y remédier ou pour réviser les politiques et les buts opérationnels;
- que les pénuries de ressources humaines soient précisées, et que des mesures soient prises pour les éliminer ou pour réviser les politiques et les buts opérationnels.

Niveau III – Fonction bureaux régionaux/Administration centrale

Au niveau de l'Administration centrale, le chef des Normes relatives aux marchandises dangereuses examine des échantillons représentatifs de rapports d'inspection et d'enquête provenant des bureaux régionaux, pour déterminer si les inspecteurs agissent en tenant compte des paramètres des politiques de programme. S'il découvre dans un de ces rapports régionaux un manque de conformité au programme national, il est tenu de le signaler aux surintendants et, par l'entremise du gestionnaire régional de l'Aviation commerciale et d'affaires, aux directeurs régionaux, qui prendront les mesures nécessaires.

Le surintendant examine les renseignements reçus, détermine les mesures à prendre, et agit en conséquence.

Ce système de collecte et d'analyse de données permet de surveiller l'exécution de l'ensemble du programme national, grâce aux statistiques présentées par le bureaux régionaux.

Niveau IV – Fonction bureaux régionaux/Administration centrale

Au niveau IV, on constitue à l'Administration centrale une équipe d'examen de l'assurance de la qualité, avec l'aide du bureau régional, qui en devient membre. Le rôle de cette équipe est d'effectuer un examen normalisé complet des activités du bureau régional dans le domaines suivants :

Évaluation du programme :

Un programme d'examen d'assurance de la qualité (EAQ) normalisé, conçu par l'équipe en question, évalue la conformité aux politiques nationales.

On élabore un formulaire d'EAQ officiel sur les opérations régionales dans leur ensemble, qui servira au besoin à déterminer les mesures, générales ou précises, qui devront être prises par le chef des Normes relatives aux marchandises dangereuses et par le surintendant régional concerné.

Si les conclusions de l'équipe d'EAQ sont d'ordre général, elles sont communiquées immédiatement à tous les bureaux régionaux, et examinées aux réunions des surintendants régionaux.

Il est à souligner que l'examen du niveau IV a uniquement pour but d'assurer l'uniformité et la cohérence nationales entre les bureaux régionaux.

Critères de sélection : on détermine comme suit qu'un bureau régional doit faire l'objet d'un EAQ :

- en suivant un cycle, p. ex. en décidant que cet examen aura lieu tous les trois ans comme il a été convenu mutuellement par les Régions et l'Administration centrale.
- un EAQ normalisé mené par une personne ou une équipe impartiale peut :
- permettre, en repérant toute application non uniforme des politiques et procédures nationales et en recommandant des mesures correctives, que la législation sur le TMD soit appliquée avec la même force et avec les mêmes effets dans tout le Canada.

PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC

CHAPITRE 12

APPROBATION DES PROGRAMMES DE FORMATION DES EXPLOITANTS AÉRIENS

- Approbation par Transports Canada des programmes de formation proposés par les exploitants aériens dans le domaine du transport des marchandises dangereuses

Programmes de formation

Cadre législatif

Le chapitre 1;4 des IT, OACI stipule que les programmes de formation en matière de transport des marchandises dangereuses exigés des exploitants « doivent être soumis à l'examen et à l'approbation de l'autorité compétente de l'État de l'exploitation ». Le RTMD s'inspire de ces IT dans sa Partie II, Application. (RLC Partie 12 – Transport aérien).

Critères d'approbation des programmes de formation

Le document TP 12208 – *Lignes directrices et références pour le développement et la standardisation des programmes de formation pour le transport aérien des marchandises dangereuses au Canada* énonce les critères à partir desquels sont évalués et approuvés les programmes de formation des exploitants dans le domaine du transport des marchandises dangereuses. Ces lignes directrices indiquent la formation minimum exigée pour diverses catégories d'employés, en mettant l'accent sur le fait que la formation dépend du degré de participation et des types de marchandises dangereuses pour lesquels il y a manutention, demande de transport ou transport par l'exploitant.

Responsabilités des exploitants

Les paragraphes 2.9(1), 2.9(2) (RLC 12.1), 2.12 (RLC 12.9), et 2.12.1 (RLC 12.8) de la Partie II du RTMD sont assujettis au chapitre 1;4 des IT, OACI. Les exploitants qui exercent leur activité en vertu de ces paragraphes sont tenus de faire examiner et approuver par Transports Canada leurs programmes de formation en matière de transport des marchandises dangereuses. Les exploitants assujettis uniquement aux exigences des paragraphes 2.9.1 (RLC 12.10), 2.9.2(4) (RLC 12.7), et 2.9.2(5) (RLC 12.7(3)), 2.10 (RLC 12.6(b)) et 2.11 (RLC 12.13) et qui ne se réclament pas du chapitre 1;4 des IT, OACI n'ont pas besoin de faire approuver par Transports Canada leurs programmes de formation relatifs au transport des marchandises dangereuses.

Les exploitants qui sont tenus d'avoir un tel programme de formation approuvé par Transports Canada doivent remplir la demande à l'annexe B du TP 12208. Il doivent y indiquer quelles sont les catégories d'employés qui, au sein de leur entreprise, doivent

recevoir cette formation, p. ex. ceux qui sont affectés au transport des marchandises. Après avoir indiqué ces catégories d'employés, l'exploitant doit consulter la page appropriée du TP 12208, afin de préciser les articles de la législation sur le transport sur lesquels portent la formation. Il est à noter que ce sont les activités de l'exploitant et de chacun de ses employés reliées au transport des marchandises dangereuses qui dicteront le niveau de formation nécessaire.

Preuve d'approbation

L'approbation par Transports Canada d'un programme de formation offert par un exploitant est indiquée par une lettre envoyée à ce transporteur (voir à l'annexe W – Approbation des programmes de formation des transporteurs aériens – Lettres types). Le surintendant régional du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires détient les pouvoirs délégués d'approbation du programme de formation. Une copie du programme approuvé sera versée au dossier de l'exploitant concerné.

Nota : Lorsqu'un exploitant a un lieu d'affaires qui échappe à la compétence d'une Région donnée, la Région approbatrice doit informer la Région concernée.

Le chef des Normes relatives aux marchandises dangereuses (AARXE) doit également recevoir une copie de la lettre pour pouvoir mettre à jour le Registre d'approbation des programmes de formation en matière de transport des marchandises dangereuses.

Transporteurs aériens régionaux

L'approbation par Transports Canada du programme de formation d'un transporteur aérien principal ne signifie pas nécessairement que le programme de formation de chacune de ses filiales est approuvé lui aussi. Le bureau régional doit examiner les programmes de formation respectifs de ces dernières pour assurer qu'ils reflètent leurs activités journalières.

(Le bureau régional peut instaurer une méthode suivant laquelle certaines parties d'un programme de formation peuvent être approuvées pour tenir compte des délais de formation de l'exploitant aérien. Ces approbations partielles ne signifient nullement que l'ensemble du programme de formation proposé par cet exploitant est approuvé.)

Nota : Les lettres d'approbation sont délivrées aux exploitants, et non aux experts-conseils en matière de formation.

Expiration de l'approbation

L'approbation par Transports Canada est délivrée par le Bureau régional du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires, et valide à partir de la date de délivrance jusqu'à la date où des modifications sont apportées à la réglementation ou aux opérations de transport des marchandises dangereuses de l'exploitant.

Approbation reliée aux activités d'une tierce partie

Des nombreux exploitants de services de transport aérien délèguent à des tierces parties certaines des tâches qui leur sont assignées dans les *Instructions techniques* de l'OACI et dans le RTMD. Rien n'est prévu dans le RTMD qui interdise cette pratique, mais il est à noter que la délégation de l'exécution de certaines tâches ne comprend pas la délégation de la responsabilité associée à ces mêmes tâches. Par conséquent, si, par exemple, un exploitant aérien sous-traitte à une tierce partie des activités de manutention, d'acceptation

ou de chargement de fret aérien, l'approbation d'un programme de formation approuvé, prévue dans les *Instructions techniques* de l'OACI et assurée par Transports Canada, s'applique à ces activités d'une tierce partie.

Programme de surveillance de la formation

Une fois approuvés, les programmes de formation offerts par les exploitants seront surveillés par le Bureau régional du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires, à la fréquence prescrite dans la norme de fréquence d'inspections (NFI).

Annulation

Lorsqu'un programme de formation ne répond plus à la norme de formation minimum établie dans le TP 12208, le surintendant régional peut annuler l'approbation de Transports Canada en délivrant une lettre d'annulation (voir l'annexe W – Lettres types d'approbation des programmes de formation des transporteurs aériens), et en notifiant immédiatement le chef des Normes relatives aux marchandises dangereuses pour que celui-ci mette à jour le Registre d'approbation des programmes de formation en matière de transport des marchandises dangereuses.

Bibliothèque

Une bibliothèque contenant tous les programmes de formation approuvés doit être maintenue et mise à jour au bureau régional concerné, et chaque programme doit être sous la forme d'une copie papier ou d'un enregistrement informatique.

Processus d'appel

Les exploitants aériens dont le programme de formation avait fait l'objet d'une approbation qui a été annulée, ou qui n'ont pas réussi à obtenir l'approbation nécessaire, peuvent interjeter appel auprès du gestionnaire régional concerné, avec l'appui technique du chef des Normes relatives aux marchandises dangereuses.

Registre d'approbation des programmes de formation en matière de transport des marchandises dangereuses

Transports Canada a constitué une base de données sur les programmes de formation approuvés. Au besoin, il enverra un rapport à toutes les régions, qui comprendra une liste à jour des programmes de formation approuvés pour chacune.

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

CHAPITRE 13

POLITIQUE D'INTERVENTION D'URGENCE

- Introduction
- Cadre législatif
- Intervenants en matière de mesures correctives

Introduction

La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* confère les pouvoirs à l'inspecteur du transport des marchandises dangereuses – Aviation commerciale et d'affaires de procéder à des inspections et d'enquêter sur le cas de non-conformité à cette loi et au règlement qui en découle. Mais outre ce pouvoir d'inspection et d'enquête conféré par la loi en question, il y a celui de prendre des mesures correctives, ou d'ordonner à quelqu'un de le faire, en cas de rejet accidentel ou imminent de marchandises dangereuses.

Le présent chapitre fournit une description de la façon dont ce pouvoir s'applique à l'inspecteur du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires. Il renseigne également ledit inspecteur sur l'identité des principaux intervenants sur les lieux d'un accident mettant en cause de telles marchandises, et sur les rapports qu'il aura avec eux.

Cadre législatif

Prestation d'assistance

Sur le site d'un accident, il faut connaître les marchandises dangereuses, les contenants, les méthodes d'intervention en cas d'accident, les questions de conformité, les communications et pouvoir utiliser les pouvoirs des articles 17 à 19 de la LTMD de 1992. Tout inspecteur doit prendre note que la présence sur les lieux d'un accident vise spécifiquement l'aide au commandant du site et non la prise en charge ou la tentative de prendre en charge le site.

Pouvoirs de mesures correctives

Trois articles de la LTMD de 1992, soit les articles 17, 18 et 19, doivent être consultés de concert lorsqu'il faut définir l'intervention devant un rejet accidentel, imminent de marchandises dangereuses. L'article 17 de la Loi prévoit une intervention immédiate, permettant de rétablir la sécurité. Il prévoit qu'un inspecteur peut retenir des marchandises dangereuses ou un contenant et prendre toute mesure nécessaire pour remédier à un cas de non-conformité, dont l'interruption sécuritaire du transport, ou donner à toute personne qui possède, importe, gère ou contrôle ces marchandises ou ce contenant, ou bien qui en a la responsabilité, l'ordre de prendre les mesures en question. L'article 17 doit être considéré avec le paragraphe 13(1), « demande valablement

formulée », l'article 20, « Responsabilité personnelle si un ordre est émis » et l'article 22, « Recouvrement des frais et dépens ».

L'article 18 prévoit l'obligation de prendre toute mesure d'urgence en cas de rejet accidentel ou imminent. Il indique que ce rejet accidentel peut provenir de tout contenant, non seulement d'un contenant normalisé. Il exige aussi que la personne responsable de faire rapport aux autorités compétentes doit prendre toute mesure d'urgence raisonnable. « Raisonnable » peut être interprété comme l'activation d'une alarme d'incendie ou la mise en place d'écrans d'avertissement pour établir un périmètre de sécurité. Les règlements pris en vertu de l'alinéa 27(1) (r) clarifient la définition de situation dangereuse et exigent pour ce type de situation un rapport immédiat.

L'article 19 de la Loi prévoit que des mesures immédiates doivent être prises s'il y a rejet accidentel ou si celui-ci est imminent et stipule qu'un inspecteur peut :

- a) placer ou faire placer par quiconque les marchandises dangereuses ou ces contenants à un endroit qu'il estime convenable;
- b) ordonner à quiconque de prendre toute autre mesure, pour prévenir le rejet ou diminuer tout danger consécutif, ou de s'abstenir de faire quoi que ce soit d'autre qui pourrait nuire à la prévention ou à la réduction du danger.

L'article 19 doit être considéré avec le paragraphe 13(2) (conformité aux ordres), l'article 20 (responsabilité des personnes qui se conforment aux ordres), l'article 22 (recouvrement des frais et dépens) et l'article 33, et définit les infractions.

Il ne fait pas de doute que l'inspecteur reçoit la formation nécessaire pour évaluer si la manutention, la demande de transport ou le transport de marchandises dangereuse a lieu en conformité avec la LTMD de 1992. Lorsqu'il est en face d'un envoi de marchandises dangereuses, l'inspecteur doit s'inspirer de cette formation pour déterminer si celui-ci est conforme à Loi.

Toutefois, l'inspecteur n'a pas encore reçu la formation quant aux mesures à prendre lorsqu'il a affaire à un rejet imminent ou réel de marchandises dangereuses.

L'inspecteur doit limiter son intervention aux mesures suivantes :

- Identifier et appeler le personnel de première intervention sur le site;
- Ordonner à quiconque de prendre des mesures d'urgence raisonnables;
- Chercher des conseils d'expert en communiquant avec CANUTEC, un spécialiste des mesures correctives ou l'expéditeur.

L'inspecteur doit rester disponible en lieu sûr jusqu'à l'arrivée du spécialiste des mesures correctives ou de l'équipe d'intervention sur place.

En effectuant une inspection ou une enquête sur un cas de non-conformité survenu sur les lieux d'un accident mettant en cause des marchandises dangereuses, l'inspecteur doit s'assurer qu'il a confirmation que le site est sûr par les particuliers ou les équipes qui participent aux mesures d'intervention d'urgence ou de nettoyage ou qui en sont responsables.

Intervenants en matière de mesures correctives

Les principaux intervenants en matière de mesures correctives dans le domaine des marchandises dangereuses sont les suivants :

- Le Canutec.
- Le spécialiste régional des mesures correctives.
- La police et les pompiers.
- Les expéditeurs et les diverses équipes d'intervention d'urgence.

Canutec

Canutec est le Centre canadien d'urgence transport exploité par Transports Canada pour aider le personnel d'intervention d'urgence à faire face aux situations d'urgence mettant en cause des marchandises dangereuses. Cet établissement consultatif national bilingue a établi une banque de données scientifiques sur les produits chimiques fabriqués, entreposés et transportés au Canada et son personnel se compose de chimistes professionnels spécialisés dans l'intervention d'urgence et expérimentés en matière d'interprétation des renseignements techniques et de fourniture de conseils. Le numéro de téléphone de Canutec en cas d'urgence est le (613) 996-6666 ou *666, qu'on peut composer à frais viré.

Le personnel de Canutec ne se rend pas sur les lieux d'un accident. Il fournit ses conseils et ses renseignements par téléphone. Dans certains cas, il peut les faire parvenir sur les lieux par télécopieur. Canutec peut également entrer en communication avec l'industrie, le gouvernement et les spécialistes médicaux concernés. Il peut enfin établir la communication entre l'expéditeur des marchandises dangereuses et les intervenants sur le lieux de l'accident, pour que ledit expéditeur leur donne directement des instructions en matière de nettoyage, d'élimination et/ou de récupération.

Communication

Si un accident mettant en cause le transport aérien de marchandises dangereuses survient au cours des heures normales de travail, Canutec communique avec le Bureau régional du transport aérien des marchandises dangereuses pour l'informer de la situation. Ce dernier peut aussi communiquer à son tour avec Canutec pour obtenir plus de renseignements au sujet d'un accident précis mettant en cause des marchandises dangereuses transportées par avion.

Spécialiste des mesures correctives

S'il faut obtenir de l'aide sur les lieux d'un accident mettant en cause des marchandises dangereuses, et sous réserve de la politique de Transports Canada, Surface sur l'intervention en cas d'accident mettant en cause des marchandises dangereuses (Annexe X), on peut appeler sur les lieux un spécialiste des mesures correctives. Celui-ci a pour rôle d'évaluer les mesures correctives prises par suite de l'accident, de donner des conseils techniques et d'apporter les correctifs appropriés en vertu de l'article 19 de la LTMD de 1992, s'il devenait évident que ceux-ci sont nécessaires.

Des spécialistes des mesures correctives sont en poste aux bureaux régionaux du transport des marchandises dangereuses, Surface situés respectivement à Halifax, Montréal, Toronto, Saskatoon et Vancouver, ainsi qu'à l'Administration centrale d'Ottawa. Ils sont appelés à pied d'œuvre, par l'entremise de Canutec, par le chef des Mesures correctives, Direction générale du transport des marchandises dangereuses, dont le bureau est à Transports Canada, Ottawa.

Communication

Lorsqu'un rejet accidentel a eu lieu, l'inspecteur peut communiquer avec le spécialiste des mesures correctives concerné, par l'entremise de Canutec, pour déterminer la nature des marchandises dangereuses en cause, et si on peut conclure à un cas de non-conformité au *RTMD* ou s'il ya des renseignements sur les exigences d'un PIU.

Pompiers et police

Ces intervenants sont souvent les premiers sur les lieux. Les pompiers évaluent la situation et s'inspirent de la formation spéciale qu'ils ont reçue pour déterminer comment réagir. Ils demandent souvent les conseils de Canutec pour préciser la meilleure façon de manutentionner les marchandises dangereuses.

La police a pour rôle d'interdire l'accès au lieu d'accident et de s'assurer que des mesures sont prises pour réagir d'une façon appropriée.

Communication

On peut communiquer tant avec la police qu'avec les pompiers pour obtenir d'autres renseignements sur la nature du chargement de marchandises dangereuses, et aider à réunir des éléments de preuve.

Expéditeurs et personnel d'intervention d'urgence

Canutec ou d'autres organismes d'intervention comme la police, communiquent souvent avec les expéditeurs après des accidents, pour :

- obtenir des renseignements détaillés sur les genres de marchandises dangereuses en cause;
- obtenir des renseignements sur les procédures d'intervention sécuritaires;
- procéder au nettoyage.

Il arrive souvent que des équipes d'intervention d'urgence ayant acquis des compétences spéciales soient appelées par les expéditeurs ou par l'entremise d'autres organismes d'urgence, pour permettre de résoudre les problèmes de sûreté et de sécurité posés par les marchandises dangereuses, ainsi que d'assurer la prise de mesures de nettoyage appropriées.

Communication

Lorsqu'un accident a eu lieu, l'inspecteur du transport des marchandises dangereuses - Aviation commerciale et d'affaires peut communiquer avec l'expéditeur et le personnel d'intervention d'urgence concernés pour obtenir d'autres renseignements sur la nature de l'envoi de marchandises dangereuses.

Autres sources de renseignements

L'inspecteur doit s'assurer que les autorités compétentes sont informées ou l'ont été et que la zone est sécurisée conformément aux instructions données dans le Guide d'intervention d'urgence 2000 Guide.

Lorsqu'il existe un cas de rejet accidentel (Voir la définition de rejet accidentel dans le RLC, Partie 1) touchant un aéronef, à un aéroport ou à une installation de manutention de marchandises transportées par avion contiguë à un aéroport, le RLC, Partie 8 exige que la personne chargée de la gestion ou du contrôle des marchandises dangereuses

communique immédiatement avec le bureau régional du groupe Aviation. Si l'aérodrome est un aéroport, l'exploitant de l'aéroport doit communiquer avec CANUTEC, au (613) 996-6666 ou au *666.

Tous les bureaux régionaux du groupe Aviation ont établi un système qui permet d'accepter ces appels et d'informer l'inspecteur régional concerné.

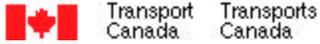
**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

**ANNEXE A
PROTOCOLE D'ENTENTE
ENTRE LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE
ET LA DIRECTION GÉNÉRALE DU TRANSPORT
DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

À élaborer

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

**ANNEXE B
AVIS D'INFORMATION SUR LES
MARCHANDISES DANGEREUSES**



TP	13773
Notice No.	1
Date	2001-04-24

**Commercial and Business
Aviation
Dangerous Goods Standards**

**Aviation Commerciale et
d'affaires
Normes Relatives aux
Marchandises Dangereuses**

Notice

Avis

**'NULLIFYING' DANGEROUS GOODS
HAZARD FROM CAMPING
EQUIPMENT**

**ÉLIMINATION DE MARCHANDISES
DANGEREUSES DE L'ÉQUIPEMENT DE
CAMPING**

**INTENDED FOR SHIPPERS, AND PASSENGERS
AND CARGO ACCEPTANCE STAFF**

**À L'INTENTION DES EXPÉDITEURS AINSI QUE
DES PRÉPOSÉS À LA RÉCEPTION DES
PASSAGERS ET DU FRET**

**Transporting by Air Camping Equipment
Containing Dangerous Goods**

**Transport aérien d'équipement de camping
contenant des marchandises dangereuses**

Equipment containing a flammable liquid or gas (e.g. camping stoves, canisters, etc.) is prohibited in an air passengers checked or carry-on baggage. They must be offered for transport by air as cargo in accordance with the Transportation of Dangerous Goods Regulations (TDGR).

L'équipement contenant un liquide ou gaz inflammable (p. ex. réchaud de camping, contenant métallique, etc.) ne peut être transporté dans les bagages enregistrés ni dans les bagages à main à bord d'un avion. La demande de transport et le transport cargo de l'équipement doit se faire en conformité avec le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (RTMD).

Camping Equipment Emptied of Dangerous Goods

**L'équipement de camping vidé de marchandises
dangereuses**

Empty packaging that has contained dangerous goods must be offered for transport by air as cargo in accordance with the TDGR, unless adequate measures have been taken to 'nullify' or remove the hazard present.

La demande de transport et le transport des contenants vides qui ont déjà renfermé une marchandise dangereuse doivent être conforme au RTMD à moins que des mesures adéquates n'aient été prises pour éliminer le danger.

Remember that an odour is not a good indication of the presence or absence of a dangerous substance and/or hazard.

N'oubliez pas qu'on ne peut se fier à l'odeur pour déterminer si une substance dangereuse est présente ou non et s'il existe un danger.

'Nullifying' the Dangerous Goods Hazard

**Élimination des dangers reliés aux
marchandises dangereuses**

For transportation by air, shippers and Passenger Acceptance Staff may use the following information to determine if they may ship or accept camping equipment that once contained the following dangerous goods.

Les expéditeurs et les préposés à la réception des passagers peuvent utiliser les renseignements suivants pour expédier de l'équipement de camping qui a déjà renfermé une marchandise dangereuse ou accepter le transport aérien de ce dernier.

ANNEXE B
AVIS D'INFORMATION SUR LES
MARCHANDISES DANGEREUSES

1. Gasoline, UN1203, Alcohol, n.o.s., UN1987 and Petroleum Distillates n.o.s., UN1268 (White Gas, Coleman fuel);
2. Kerosene, UN1223; or
3. Liquefied Petroleum Gas – UN1075, Propane - UN1978, Butane - UN1011, and Isobutane UN1969.

1. Gasoline, UN1203, Alcohol, n.o.s., UN1987 and Petroleum Distillates n.o.s., UN1268 (White Gas, Coleman fuel)

Nullifying the hazard of these dangerous goods in a camping stove requires the following action:

- empty the stove of its contents into an appropriate container;
- re-pump the stove;
- open the valve to burn the residue; and
- leave the cap off the tank, and leave the valve open for an hour to allow residue to evaporate.

One may want to re-pump or pressurize the stove to confirm there are no more flammable vapours, but the stove must be depressurized and the tank cap loosened for travel by air.

2. Kerosene, UN1223

A kerosene heater / stove (non-pressurized) equipped with a wick soaked with kerosene must be emptied of its contents. The wick must be removed for transport. The kerosene residue hazard can be removed by:

- emptying the tank and simply washing with soap and water; or
- adding small amounts of a high flashpoint product (e.g. cooking oil) swishing it inside the tank, then emptying and repeating this several times to remove most of the kerosene
- oil residue should now have flashpoint above 61°C with little odour.

Note: For a “pressurized kerosene stove”, depressurize

1. Les Carburants pour moteur automobile, ONU 1203 (essence, gazoline), l'Alcool, n.s.a. , ONU 1987, et le Pétrole, distillats de, n.s.a., ONU1268 (essence, combustible pour réchaud Coleman);
2. Kérosène (ONU 1223)
3. Gaz de pétrole liquéfié – ONU1075, Propane - ONU1978, Butane - ONU1011, and Isobutane - ONU1969.

1. Les Carburants pour moteur automobile, ONU 1203 (essence, gazoline), l'Alcool, n.s.a. , ONU 1987, et le Pétrole, distillats de, n.s.a., ONU1268 (essence, combustible pour réchaud Coleman)

Pour éliminer le danger créé par les marchandises dangereuses qui se trouvent dans un réchaud de camping, suivre les étapes suivantes :

- transvider le contenu du réchaud dans un contenant approprié;
- pomper le réchaud;
- ouvrir la soupape pour laisser brûler les résidus;
- enlever le bouchon du réservoir et laisser la soupape ouverte pendant une heure afin que les résidus s'évaporent.

Vous pouvez pomper ou pressuriser le réchaud à nouveau pour vous assurer qu'il ne reste plus de vapeurs inflammables. Toutefois, le réchaud doit être dépressurisé et le bouchon du réservoir doit être dévissé pour le transport aérien.

2. Kérosène, ONU 1223

Un réchaud à kérosène (non pressurisé) équipé d'une mèche trempée dans le kérosène doit être vidé de son contenu. La mèche doit être retirée pour la durée du transport. Pour éliminer le danger créé par les résidus de kérosène, veuillez utiliser l'une des méthodes suivantes :

- vider le réservoir et le laver avec de l'eau et du savon;
- ajouter une petite quantité d'un produit dont le point d'éclair est élevé (p. ex. huile à friture), agiter le contenant, le vider et répéter plusieurs fois pour enlever le plus de kérosène possible
- Le résidu d'huile devrait maintenant avoir un point d'éclair de plus de 61 °C et avoir une faible odeur.

ANNEXE B
AVIS D'INFORMATION SUR LES
MARCHANDISES DANGEREUSES

and empty the kerosene from the stove. Re-pressurize the stove and burn till empty. Remove any residue that remains in the tank and add a small amount of high flash point oil (e.g. cooking oil).

3. Liquefied Petroleum Gas – UN1075, Propane - UN1978, Butane - UN1011, and Isobutane (UN1969).

Open valve to release residual gas, remove valve and fill the cylinder with water, to purge the tank. Empty the water from the cylinder and dry the inside using compressed air or steam to prevent rusting of the cylinder. Do not screw the valve back on. This will show that the cylinder has been purged.

Note : Pour les réchauds à kérosène pressurisés, dépressuriser le réchaud et le vider. Pressuriser le réchaud de nouveau et laisser brûler jusqu'à ce qu'il soit vide. Enlever tout résidu qui se trouve dans le réservoir et ajouter une petite quantité d'une huile dont le point d'éclair est élevé (p. ex. huile à friture).

3. Gaz de pétrole liquéfié – ONU1075, Propane - ONU1978, Butane - ONU1011, and Isobutane - ONU1969

Ouvrir la soupape pour laisser sortir le gaz résiduel, enlever la soupape puis remplir le cylindre d'eau. Ensuite, vider le cylindre et faire sécher l'intérieur à l'aide d'air comprimé ou de vapeur pour empêcher le cylindre de rouiller. Ne pas visser la soupape de nouveau afin d'indiquer que le cylindre a été vidangé.

For additional information please call/ Pour de plus amples renseignements, veuillez composer l'un des numéros suivants :

Atlantic/Atlantique :	(506) 851-7557
Quebec/Québec :	(418) 564-4479
Ontario :	(416) 952-0000
Prairie and Northern/Prairies et du Nord :	(780) 495-5278
Pacific/Pacifique :	(604) 666-5655
Airline Inspection/Inspection des compagnies aériennes :	(514) 633-3116

www.tc.gc.ca/aviation/commerce/dgs/index_e.htm/
www.tc.gc.ca/aviation/commerce/dgs/index_f.htm

Canada

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

Pouvoirs de l'inspecteur du transport aérien des marchandises dangereuses

En vertu des articles indiqués du *Règlement de l'aviation canadien*.

1. **103.02(1)** Donner un avis raisonnable au propriétaire ou à l'utilisateur d'un aéronef pour qu'il permette l'inspection de l'aéronef conformément à l'avis.
2. **103.02(2)** Demander à toute personne de soumettre un document d'aviation canadien ou un dossier technique ou tout autre document aux fins d'inspection selon les conditions précisées dans la demande si cette personne, selon le cas :
 - a) est le titulaire d'un document d'aviation canadien;
 - b) est le propriétaire, l'utilisateur ou le commandant de bord d'un aéronef à l'égard duquel un document d'aviation canadien, un dossier technique ou un autre document est conservé;
 - c) a en sa possession un document d'aviation canadien, un dossier technique ou un autre document relatif à un aéronef ou à un service aérien commercial.
3. **103.04(b)** Donner un avis raisonnable demandant de fournir une copie des dossiers contenus dans un système d'enregistrement, imprimé sur papier.
4. **103.06(2)** Inclure les renseignements suivants dans l'avis délivré en application des paragraphes 7(1) et (2) de la Loi :
 - a) la date de prise d'effet de la suspension;
 - b) les conditions selon lesquelles la suspension prend fin;
 - c) un énoncé portant que le dépôt d'une requête en révision auprès du Tribunal n'a pas pour effet de suspendre la mesure de suspension.
5. **103.07** Outre les motifs précisés aux articles 6.9 à 7.1 de la Loi, suspendre, annuler ou refuser de renouveler un document d'aviation canadien dans l'un ou l'autre des cas suivants :
 - a) le titulaire du document d'aviation canadien l'a remis volontairement;
 - b) le document d'aviation canadien a été mutilé, modifié ou rendu illisible;
 - c) l'aéronef visé par le document d'aviation canadien a été détruit ou désaffecté
 - d) le service aérien commercial, les autres services ou les entreprises visés par le document d'aviation canadien sont abandonnés.
6. **103.09** Lors de la saisie de tout élément en application de l'alinéa 8.7(1)c) de la Loi :
 - a) le marquer de façon à l'identifier clairement;
 - b) user de diligence raisonnable pour le préserver jusqu'à ce qu'il soit produit comme preuve
 - c) le restituer au saisi dans les 90 jours qui suivent la saisie, si les conditions suivantes sont réunies:
 - i. la question de savoir qui a droit à la possession légitime de l'élément n'est pas contestée,
 - ii. sa restitution ne risque pas de compromettre la sécurité aérienne
 - iii. son maintien en rétention n'est pas nécessaire à une enquête, une audience ou autre procédure semblable.

7. **103.10** Lors de la rétention d'un aéronef en application de l'alinéa 8.7(1)d) de la Loi
- a) user de diligence raisonnable pour le préserver
 - b) le restituer à son gardien ou à la personne ayant droit à la possession légitime, s'il a des motifs raisonnables de croire que l'aéronef, selon le cas :
 - i. ne sera pas utilisé
 - ii. est en état de navigabilité, ou sera mis en état de navigabilité avant utilisation, et ne sera pas utilisé de façon dangereuse.

En vertu des articles indiqués de la *Loi sur l'aéronautique*.

8. **Paragraphe 7(1)** Suspendre un document d'aviation canadien, autre qu'un certificat d'exploitant aérien ou un certificat d'exploitant privé délivrés en vertu de règlements pris conformément à l'article 4.9 de la *Loi sur l'aéronautique*, parce qu'un acte ou chose autorisé par le document a été, est ou doit être accompli de façon qu'il constitue un danger immédiat ou probable pour la sécurité aéronautique.

9. **Paragraphes 7(1) et (2)** Lorsqu'il décide de suspendre un document d'aviation canadien, autre qu'un certificat d'exploitant aérien ou un certificat d'exploitant privé délivrés en vertu de règlements pris conformément à l'article 4.9 de la *Loi sur l'aéronautique*, parce qu'un acte ou chose autorisé par le document a été, est ou doit être accompli de façon qu'il constitue un danger immédiat ou probable pour la sécurité aéronautique, expédier sans délai avis de la mesure par signification à personne ou par courrier recommandé ou certifié à la dernière adresse connue de l'intéressé – titulaire du document ou propriétaire, exploitant ou utilisateur d'aéronefs, d'aéroports ou d'autres installations que vise le document. Cet avis est établi en la forme que le gouverneur en conseil peut fixer par règlement. Y sont en outre indiqués

- a) la nature du danger et de l'acte ou de la chose mis en cause
 - b) le lieu et la date limite, à savoir trente jours après l'expédition ou la signification de l'avis, du dépôt d'une éventuelle requête en révision.
10. **Paragraphe 8.7(1)** Sous réserve du paragraphe 8.7(4) de la *Loi sur l'aéronautique* :
- a) entrer dans un aéronef, un aérodrome, des installations liées à l'aéronautique ou tout autre lieu où sont conçus, construits ou fabriqués, distribués, entretenus ou installés des produits aéronautiques, aux fins d'inspection dans le cadre de l'application de la présente partie;
 - b) saisir dans un lieu visé à l'alinéa a) tout élément dont il a des motifs raisonnables de croire qu'il peut constituer une preuve de l'infraction à la présente partie
 - c) retenir un aéronef lorsqu'il a des motifs raisonnables de croire qu'il n'est pas sûr ou qu'il pourrait être utilisé de façon dangereuse, et prendre les mesures appropriées pour son maintien en rétention.

11. **Paragraphe 8.7(6)** Recourir à la force dans l'exécution du mandat en vertu du paragraphe 8.7(5) de la *Loi sur l'aéronautique* si ce mandat en autorise expressément l'usage et s'il est accompagné d'un agent de la paix.

PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC

DESCRIPTION DE TRAVAIL

ADC-3041

Chef, Normes relatives aux marchandises dangereuses

Ministère/organisme : Ministère des Transports

Section :

Division : Normes relatives aux marchandises dangereuses

Direction générale : Aviation commerciale et d'affaires

Emplacement géographique : Ottawa (Ont.)

Attestation de sécurité : Secret

Exigences linguistiques : Poste bilingue, BBB/BBB

À l'usage du ministère :

Superviseur/superviseure : Directeur/directrice, Aviation commerciale et d'affaires
(ADC-3083)

Version : Finale

Date de la dernière mise à jour : 1999-08-12

Classification :

Date d'entrée en vigueur :

Identificateur de modèle :

Résultats axés sur le service à la clientèle

Avec le pouvoir délégué au nom du ou de la ministre des Transports, élaboration et mise en oeuvre de politiques, de procédures, de règlements et de lignes directrices visant à promouvoir des pratiques opérationnelles sûres au sein de l'industrie aéronautique pour assurer le transport en toute sécurité des passagers et des marchandises dans les secteurs de l'aviation commerciale et de l'aviation de société ainsi que pour inspirer au public confiance dans la sécurité du transport aérien.

Activités principales

Assurer le leadership et donner des avis et conseils techniques en matière de réglementation au personnel de l'administration centrale et des bureaux régionaux, aux fonctionnaires des autres ministères, aux fonctionnaires provinciaux, internationaux et municipaux, aux dirigeants d'entreprise, à la main-d'oeuvre, aux associations communautaires et au public ainsi qu'aux personnes qui assurent le soin, la gestion et le

ANNEXE D
NGC, CHEF DES NORMES RELATIVES
AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

contrôle des marchandises dangereuses liées à un accident/incident et aux agents de secours d'urgence qui interviennent en cas d'incident/accident mettant en cause des marchandises dangereuses.

Assurer la direction fonctionnelle en ce qui concerne l'administration et l'application de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses afin de favoriser la sécurité publique quand des marchandises dangereuses sont transportées par air.

Représenter le Canada en tant que l'un des quinze membres du Groupe d'experts internationaux de l'OACI sur les marchandises dangereuses qui est chargé d'élaborer et de tenir à jour les règlements internationaux régissant le transport aérien des marchandises dangereuses.

Agir en qualité d'« autorité nationale compétente », selon la définition de l'OACI, pour l'octroi des autorisations en vertu des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'OACI.

Gérer le programme de l'Aviation civile qui se rapporte à la délivrance des permis de niveau équivalent de sécurité pour le transport aérien des marchandises dangereuses; gérer également l'élaboration et la mise en oeuvre de règlements en matière aérienne en vertu de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, ainsi que le programme de sensibilisation du public sur le transport des marchandises dangereuses de l'Aviation civile, le programme régional d'assurance de la qualité du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation civile et le programme de formation à l'intention des inspecteurs du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation civile.

Gérer la Division des normes relatives aux marchandises dangereuses.

Présider des groupes d'étude et des comités de travail nationaux et intergouvernementaux qui s'intéressent au transport aérien des marchandises dangereuses.

Déclaration de l'employé ou l'employée

J'ai eu l'occasion de formuler des commentaires sur cette description de travail.

Signature de l'employé ou l'employée

Date

Déclaration du superviseur ou de la superviseure

La présente constitue une description fidèle des activités et des exigences liées au poste.

Signature du superviseur ou de la superviseure

Date

Autorisation

Signature du ou de la gestionnaire

Date

Caractéristiques du travail

Responsabilité

(1) Information utilisée par d'autres

Donner des conseils fonctionnels sur l'élaboration, la planification et la gestion des programmes nationaux de vérification, d'inspection et d'enquête de l'Aviation civile qui visent le transport des marchandises

ANNEXE D
NGC, CHEF DES NORMES RELATIVES
AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

dangereuses pour établir une uniformité nationale dans la promotion de l'observation et de l'application de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses par les personnes qui importent, manutentionnent, offrent de transporter et transportent des marchandises dangereuses (y compris les exploitants aériens canadiens et étrangers), en élaborant des normes de vérification, d'inspection et d'enquête qui sont fondées sur les exigences réglementaires, les priorités et stratégies opérationnelles et les principes de gestion du risque, ainsi qu'en dispensant une formation spécialisée aux inspecteurs, en assurant le leadership et en donnant des avis et conseils techniques sur l'application de la loi et des règlements et sur d'autres questions liées au Programme concernant le transport des marchandises dangereuses.

Représenter le Canada en qualité de l'un des quinze membres du Groupe d'experts internationaux de l'OACI sur les marchandises dangereuses qui est chargé d'élaborer et d'harmoniser les pratiques recommandées, la réglementation et les politiques internationales concernant le transport aérien des marchandises dangereuses, en présentant des évaluations et des avis techniques spécialisés et en exposant les enjeux et les points de vue du Canada en matière de réglementation.

Agir en qualité d'« autorité nationale compétente », selon la définition de l'OACI, pour l'octroi des autorisations en vertu des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'OACI.

Établir, développer et entretenir des relations efficaces avec les membres du milieu du transport aérien civil des marchandises dangereuses aux échelles nationale et internationale (ce qui comprend les autres ministères, les autres paliers de gouvernement et les organismes des États-Unis et des autres pays étrangers) pour favoriser l'élaboration d'une démarche collective harmonieuse, préparer et organiser des réunions régulières, établir des modalités pour l'échange d'information, de procédures et de renseignements ainsi que pour les mesures communes, et élaborer des protocoles et des accords de collaboration.

Gérer l'élaboration et la mise en oeuvre d'un programme visant à élaborer et à tenir à jour des règlements et des normes de réglementation régissant le transport aérien civil des marchandises dangereuses en vertu de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses; déterminer l'incidence des menaces naissantes et des tendances internationales sur le cadre de réglementation canadien; gérer les processus de consultation auprès des parties intéressées; rédiger des règlements révisés; informer la haute direction sur les modifications réglementaires; assurer la liaison avec le ministère de la Justice; coordonner le traitement des modifications réglementaires dans le cadre du processus d'examen de la réglementation, et s'assurer que toutes les étapes sont suivies et que les exigences procédurales et juridiques sont respectées; analyser les révisions juridiques proposées et rédiger des projets de loi pour s'assurer que les contrôles stratégiques nécessaires sont prévus; veiller à ce que les modifications réglementaires soient intégrées dans les politiques et normes, et diffuser les révisions.

Gérer le programme de l'Aviation civile qui se rapporte à la délivrance des permis de niveau de sécurité équivalent pour le transport aérien des marchandises dangereuses, examiner les permis qui nécessitent l'apport d'une modification à la réglementation et constituent un précédent jurisprudentiel, et en recommander l'approbation.

Gérer l'élaboration et la mise en oeuvre du programme national de sensibilisation du public sur le transport des marchandises dangereuses de l'Aviation civile, établir des priorités et des paramètres pour la révision, donner des avis et des conseils, examiner, réviser et approuver les révisions, et fournir une contribution, de la rétroaction, des avis et des conseils au BPR chargé des manuels et lignes directrices en question.

Gérer le programme des examens de l'assurance de la qualité visant les programmes régionaux de transport aérien civil des marchandises dangereuses, élaborer un plan d'examen, établir les objectifs, définir la portée, approuver le mandat et les méthodologies, évaluer les résultats, régler les situations d'impasse avec les régions, examiner, réviser et approuver les rapports présentés et déterminer si d'après les constatations, il y a lieu de modifier les normes et les lignes directrices et de dispenser de la formation aux inspecteurs.

ANNEXE D
NGC, CHEF DES NORMES RELATIVES
AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

Assurer la direction fonctionnelle dans le cadre de l'élaboration et de la mise en oeuvre d'un modèle national de gestion des risques visant à orienter l'activité d'inspection et de contrôle et à assurer l'affectation cohérente des ressources.

Gérer la Division des normes relatives aux marchandises dangereuses et ses activités de programme, établir et préparer les prévisions financières annuelles et à long terme, l'énoncé des besoins en matériel et en ressources didactiques et les plans de travail liés aux programmes, doter les postes vacants, favoriser de bonnes relations de travail, évaluer le rendement, déterminer les besoins en formation et autoriser les paiements en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques (LGFP).

Établir, passer et gérer des contrats spéciaux de recherche visant à déterminer la nature et l'ampleur du risque associé à la manutention, à l'offre de services de transport ou au transport aérien des marchandises dangereuses, déterminer les spécifications et les produits livrables, surveiller la qualité et le rendement des contrats, régler les différends contractuels et approuver le paiement des factures.

Gérer et tenir à jour des données et d'autres éléments d'information, et se tenir au fait des tendances, des nouveautés, des incidents et des accidents susceptibles d'intéresser les médias ainsi que de la technologie de pointe dans le domaine du transport des marchandises dangereuses. Examiner et évaluer les nouveaux projets de recherche et développement portant sur de nouvelles méthodes, de nouveaux matériaux et de nouvelles pratiques de construction, d'entretien, de modification et de réparation se rapportant au portefeuille attiré.

Présider des groupes d'étude et des comités de travail nationaux et intergouvernementaux ayant pour mandat de trouver des solutions aux nouveaux facteurs de risque et d'élaborer des démarches intégrées visant à assurer la sécurité du transport aérien civil des marchandises dangereuses.

Assurer le leadership et donner des avis et conseils techniques aux fonctionnaires fédéraux, provinciaux et municipaux, aux dirigeants d'entreprise et aux associations communautaires, ainsi qu'aux gestionnaires et aux membres du personnel aux échelles nationale et régionale, sur l'application de la loi et des règlements et sur d'autres questions liées au Programme concernant le transport des marchandises dangereuses.

Évaluer les plans de travail opérationnels régionaux concernant le transport aérien civil des marchandises dangereuses pour déterminer si les ressources sont affectées avec logique et cohérence et si le modèle d'évaluation des risques est bien appliqué; effectuer un examen critique et recommander des corrections.

Établir et maintenir des réseaux étendus d'information et de renseignement au sein du gouvernement fédéral et avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et étrangers et les organisations nationales et internationales.

Concevoir et dispenser une formation spécialisée complète à l'intention des inspecteurs des marchandises dangereuses de l'Aviation civile pour les aider à exécuter leurs fonctions en vertu de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses.

Présider des groupes de travail et des comités nationaux et intergouvernementaux qui sont mis sur pied pour discuter des enjeux liés au transport aérien des marchandises dangereuses.

Coordonner les réponses aux rapports du BST concernant le transport aérien des marchandises dangereuses.

Négocier des protocoles d'entente avec d'autres ministères et au sein de Transports Canada.

Prononcer des discours liminaires lors de réunions, de séminaires et de conférences au pays et à l'étranger.

Assurer la liaison avec le ministère de la Justice au sujet de la rédaction de nouveaux règlements. Donner des conseils spécialisés sur les exigences des programmes, faire l'examen critique des modifications proposées pour évaluer la pertinence des contrôles stratégiques et la faisabilité administrative, proposer des

ANNEXE D
NGC, CHEF DES NORMES RELATIVES
AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

solutions de rechange et s'assurer que les modifications juridiques ne compromettent pas les objectifs de contrôle ou la capacité d'application de la loi.

Conseiller le directeur ou la directrice et le directeur général ou la directrice générale au sujet des mesures d'application de la loi et des décisions sur les appels et les plaintes en fonction de ces mesures, et donner des conseils au directeur ou à la directrice concernant les appels consécutifs au refus de permis demandés.

Rédiger des réponses aux demandes de renseignements ministériels ainsi que des notes d'information à l'intention du ou de la ministre et des cadres supérieurs, et communiquer avec les médias au sujet de questions se rapportant aux programmes et normes de réglementation. Les documents en question portent habituellement sur des questions techniques complexes et peuvent parfois contenir des données de nature délicate.

Consulter les représentants des autorités étrangères de l'aviation civile et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour examiner et revoir la réglementation et les normes opérationnelles internationales et contribuer à leur élaboration. Les exploitants aériens canadiens et étrangers utilisent l'information produite et transmise pour mener leurs affaires; les renseignements en question contribuent également à la sécurité de l'industrie en général.

Participer au programme national de vérification qui produit des rapports exhaustifs sur les évaluations de la compétence et de l'efficacité. Les rapports en question sont utilisés par les exploitants aériens pour améliorer le rendement opérationnel et contribuent à la sécurité du public voyageur.

(2) Bien-être d'autrui

S'assurer que des mesures sont élaborées et mises en application afin de minimiser les risques pour la santé et la sécurité des inspecteurs et de cerner les préoccupations communiquées par les inspecteurs et/ou d'y donner suite.

Le Programme concernant le transport des marchandises dangereuses a pour mandat de favoriser la sécurité publique lors du transport de marchandises dangereuses. En accordant ainsi une grande importance à la sécurité publique, on tient pour acquis que des tierces parties qui ne s'occupent pas du transport des marchandises dangereuses sont susceptibles d'être lésées.

(3) Leadership des ressources humaines

Dispenser de la formation aux inspecteurs ou au personnel du Ministère et des autres ministères sur les techniques d'inspection et d'enquête ainsi que sur les règlements, les normes et les procédures en matière de sécurité.

Gérer le travail de la Division en planifiant, en organisant et en dirigeant les tâches des gestionnaires de programme, des inspecteurs et du personnel d'administration et de soutien. Cerner les besoins en ressources humaines, planifier, attribuer, surveiller et évaluer le travail, et assurer le leadership professionnel pour bâtir la compétence professionnelle et le moral des membres du personnel afin de réaliser les objectifs fixés. Voir également à l'amélioration de la compétence professionnelle en déterminant et en assurant la formation et le perfectionnement nécessaires. Cette responsabilité n'est pas partagée.

Assurer la direction fonctionnelle des gestionnaires et des inspecteurs dans les établissements régionaux en communiquant des connaissances et des avis spécialisés qui contribuent à améliorer le rendement dans l'application des normes opérationnelles et des critères d'agrément. Cette responsabilité n'est pas partagée.

Contribuer au perfectionnement du personnel en participant activement à l'élaboration et à la prestation de programmes de formation (manuels de formation, normes opérationnelles). Cette activité est partagée.

Présider et animer des réunions et des ateliers.

(4) Argent

Planification et contrôle :

Gérer le budget de fonctionnement de la Division; à cette fin, déterminer les besoins financiers pour les ressources humaines et les programmes, établir des prévisions financières pour les divers programmes du centre de coûts, mener des analyses avantages-coûts et surveiller continuellement les dépenses. Au besoin, affecter/ réaffecter des fonds pour atteindre les objectifs opérationnels (p. ex. activité pertinente de recherche et développement).

Participer au processus budgétaire de la Direction pour présenter les besoins fiscaux et répondre aux questions et demandes de renseignements émanant de la direction.

Obtention de fonds :

Contribuer au financement du gouvernement du Canada par la gestion, l'élaboration et la vente de publications.

Dépense de fonds :

Engager des dépenses dans le cadre de l'administration du Programme concernant le transport des marchandises dangereuses de l'Aviation civile et exercer le pouvoir délégué en vertu de l'article 34 de la LGFP.

Passer des contrats avec des consultants pour l'exécution des travaux requis et approuver les paiements connexes.

Examiner et autoriser les déplacements que les membres de la Division doivent effectuer, conformément aux prévisions des programmes et aux projections budgétaires; au besoin, redresser les dépenses afin d'atteindre les objectifs opérationnels requis .

Utiliser personnellement des fonds réservés aux voyages pendant les déplacements, conformément aux directives du gouvernement sur les voyages ainsi qu'aux politiques et règlements pertinents de Transports Canada. Le ou la titulaire possède une carte de crédit du gouvernement du Canada et une carte téléphonique à puce à des fins professionnelles.

(5) Ressources matérielles et produits

Planifier, diriger et mettre en oeuvre la tenue des dossiers actifs sur support papier qui sont utilisés par certains membres du personnel de l'Aviation civile. Ces dossiers sont difficiles à remplacer et contiennent souvent des documents originaux.

Se servir et assurer la garde d'un ordinateur personnel, d'un ordinateur portable, d'un téléphone cellulaire, d'un téléavertisseur, d'une carte d'appel et d'une carte de crédit du gouvernement du Canada dans le cadre du travail. Même si certains articles sont dispendieux, ils peuvent habituellement être remplacés facilement par des fournisseurs du Ministère ou des fournisseurs locaux.

(6) Surveillance de la conformité

Donner des conseils fonctionnels sur l'élaboration, la planification et la gestion des programmes nationaux de vérification, d'inspection et d'enquête de l'Aviation civile qui visent le transport des marchandises dangereuses pour établir une uniformité nationale dans la promotion de l'observation et de l'application de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses par les personnes qui importent,

ANNEXE D
NGC, CHEF DES NORMES RELATIVES
AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

manutentionnent, offrent de transporter et transportent des marchandises dangereuses (y compris les exploitants aériens canadiens et étrangers), en élaborant des normes de vérification, d'inspection et d'enquête qui sont fondées sur les exigences réglementaires, les priorités et stratégies opérationnelles et les principes de gestion du risque, ainsi qu'en dispensant une formation spécialisée aux inspecteurs, en assurant le leadership et en donnant des avis et conseils techniques sur l'application de la loi et des règlements et sur d'autres questions liées au Programme concernant le transport des marchandises dangereuses.

Gérer le programme des examens de l'assurance de la qualité visant les programmes régionaux de transport aérien civil des marchandises dangereuses, élaborer un plan d'examen, établir les objectifs, définir la portée, approuver le mandat et les méthodologies, évaluer les résultats, régler les situations d'impasse avec les régions, examiner, réviser et approuver les rapports présentés et déterminer si d'après les constatations, il y a lieu de modifier les normes et les lignes directrices et de dispenser de la formation aux inspecteurs.

Habilité

(7) Application de la connaissance du domaine de travail

Le ou la titulaire doit connaître ce qui suit :

les organisations internationales de réglementation comme l'OACI et les autres autorités gouvernementales étrangères de l'aviation civile qui s'occupent de la réglementation du transport aérien des marchandises dangereuses, ainsi que leurs objectifs, règlements et programmes, les principaux intervenants en cause et leurs interactions avec Transports Canada, et l'infrastructure économique et organisationnelle de l'industrie aéronautique;

l'infrastructure économique et organisationnelle de l'industrie aéronautique et le réseau de distribution des marchandises dangereuses de celle-ci;

un ensemble de plus de 3 000 marchandises dangereuses (y compris des produits chimiques) et la marche à suivre pour assurer la manutention, l'entreposage et le transport de ces marchandises en toute sécurité;-

les menaces nationales et internationales naissantes qui touchent le transport aérien des marchandises dangereuses ainsi que l'historique de l'expérience internationale dans ce secteur du transport, y compris les incidents et accidents marquants, leurs causes et répercussions, les incidences sur la réglementation, les méthodes d'enquête utilisées et les mesures prises pour éviter que ces situations se reproduisent;

les tendances et nouveautés nationales et internationales dans les domaines de la gestion du risque ainsi que de la gestion et du transport en toute sécurité des marchandises dangereuses;

le processus d'élaboration et d'examen de la réglementation ainsi que les mandats, pouvoirs et exigences des principales organisations;

les procédures et techniques d'enquête;

les principes applicables aux finances et à l'acquisition de ressources;

les théories et principes liés à la gestion des ressources humaines, à la dotation, à la discipline, à la Charte des droits et libertés ainsi qu'à la sécurité et à la santé au travail, de même que la politique du Conseil du Trésor et de Transports Canada régissant la prestation du Programme des marchandises dangereuses de l'Aviation civile;

le système judiciaire canadien, les procédures en matière de poursuites, les méthodes de recherche juridique, la terminologie juridique, les méthodes et procédures utilisées pour organiser et dépouiller des dossiers, rassembler des éléments de preuve pertinents et obtenir des déclarations, les méthodes de

ANNEXE D
NGC, CHEF DES NORMES RELATIVES
AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

présentation de la preuve et les méthodes servant à préparer des affaires judiciaires et à déposer en qualité de témoin expert;

les techniques de conciliation et de résolution des conflits pour gérer des dossiers litigieux et être en mesure de convaincre les parties intéressées de la pertinence des observations soulevées ou des mesures correctrices à prendre;

les configurations et les certifications des aéronefs pour déterminer si des marchandises dangereuses et des passagers peuvent être transportés en toute légalité sur le même vol;

les techniques de réponse aux médias pour cerner le thème central de l'interviewer et fournir des réponses pertinentes;

les principes et techniques nécessaires pour concevoir et présenter des programmes de formation afin de dispenser de la formation et de l'information au gouvernement, à l'industrie et au public.

(8) Connaissance du contexte

A. Sa propre unité de travail :

Connaître la mission, le mandat, les programmes, les politiques, les activités, les pouvoirs et l'organisation de la Direction générale de l'aviation civile, de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, de la Direction de l'aviation commerciale et d'affaires et du Groupe de la sécurité et de la sûreté du ministère des Transports afin de travailler efficacement avec les collègues au sein d'une équipe unie et afin de comprendre et de respecter les divers processus réglementaires, stratégiques et administratifs.

B. Son propre ministère ou organisme :

Connaître les objectifs, les programmes, les activités, les processus, les politiques et les stratégies de Transports Canada pour assurer le fonctionnement du Programme des marchandises dangereuses et les interactions entre les divers programmes modaux.

Connaître le rôle, la vision et le mandat de Transports Canada, ce qui comprend une connaissance approfondie de la législation habilitante et des lois, règlements, politiques et lignes directrices applicables ainsi que la connaissance de l'obligation en matière de sécurité aéronautique qui est inhérente au poste.

Connaître les politiques et procédures de Transports Canada qui s'appliquent à la Direction de l'aviation commerciale et d'affaires, et comprendre le contexte opérationnel, les lignes directrices, les paramètres et les contraintes dans le cadre desquels le travail est accompli.

C. Autres ministères et organismes fédéraux :

Connaître le rôle, les activités, les services, les mandats et les pouvoirs des autres ministères et organismes gouvernementaux nationaux (p. ex. Bureau de la sécurité des transports) ainsi que la relation de Transports Canada avec ces entités.

Connaître les lignes directrices et les règlements des organismes centraux qui s'appliquent à l'administration publique (p. ex. Loi sur la gestion des finances publiques, directives du gouvernement sur les voyages), ainsi que les politiques et procédures ayant une incidence sur le fonctionnement quotidien de la Direction de l'aviation commerciale et d'affaires.

D. Secteur privé et autres secteurs publics canadiens :

Connaître les effets socio-économiques des règlements, normes et politiques régissant le transport aérien civil des marchandises dangereuses sur l'industrie du transport, les industries de fabrication, de

ANNEXE D
NGC, CHEF DES NORMES RELATIVES
AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

conditionnement et de distribution des marchandises dangereuses, les collectivités touchées, le grand public et les parties intéressées.

E. Secteurs publics et privés internationaux :

Connaître les effets socio-économiques des règlements, normes et politiques régissant le transport aérien civil des marchandises dangereuses sur l'industrie du transport, les industries de fabrication, de conditionnement et de distribution des marchandises dangereuses, les collectivités touchées, le grand public et les parties intéressées.

F. Législation et réglementation :

Connaître la Loi de 1992 et le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'OACI, la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses de l'IATA, les normes nationales de l'Association canadienne de normalisation (CSA) et de l'Office des normes générales du Canada (ONGC), la Loi sur l'aéronautique, les lois provinciales et territoriales régissant les marchandises dangereuses, la Loi sur l'accès à l'information, la Loi sur la protection des renseignements personnels, la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique, la Loi sur l'emploi dans la fonction publique, la Loi sur la gestion des finances publiques, le Guide nord-américain des mesures d'urgence, la Loi sur les explosifs, la Loi canadienne sur les produits antiparasitaires, la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique, le Code criminel du Canada, la Loi sur la preuve au Canada, la Loi sur la Société canadienne des postes, les principes applicables aux essais non destructifs, la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, le Code canadien du travail, la Loi sur les produits dangereux, les articles pertinents d'autres lois internationales sur les marchandises dangereuses (p. ex. CFR 49), la Loi sur les textes réglementaires et la Loi d'interprétation.

(9) Communication

Transmission (Se faire comprendre) :

Habilités de négociation, d'expression verbale et de présentation pour agir en qualité de membre du Groupe d'experts de l'OACI sur les marchandises dangereuses ainsi que pour négocier des protocoles d'entente au sein de Transports Canada et avec d'autres ministères.

Habilités d'expression verbale pour donner des interprétations, des avis et des conseils, participer à des réunions interministérielles et internationales, et informer la haute direction.

Habilités de présentation pour donner des séances de formation et agir en qualité de conférencier ou conférencière de marque lors de conférences nationales et internationales.

Habilités d'expression écrite pour rédiger des rapports et des notes d'information et contribuer à l'élaboration de règlements, de politiques et de normes en matière de sécurité.

Habilités de communication orale et d'écoute pour participer à des forums et à des séances de groupes de travail à l'échelle internationale, présenter la contribution de Transports Canada en des termes clairs et concis et comprendre la portée et le contenu des discussions, y compris les préoccupations des autres participants.

Habilités d'expression verbale et d'écoute pour mener des inspections de réglementation et d'agrément des transporteurs aériens et des exploitants commerciaux.

Habilités d'expression verbale et écrite pour témoigner à titre d'expert devant des organisations et des groupes responsables de la sécurité.

Sens aiguë de l'observation pour interroger des témoins et des personnes en cause dans des infractions au cours des enquêtes sur l'observation et les accidents/incidents.

Pendant les entrevues avec les médias, capacité de faire valoir les intérêts de Transports Canada et de s'assurer que les médias reçoivent le bon message.

Réception (Comprendre les autres) :

Habiletés d'écoute pour cerner les enjeux subtils mais importants au cours des conversations qui sont longues ou chargées sur le plan émotif. Capacité de percevoir les signaux non verbaux lors des réunions consultatives de groupe où le programme d'un client ou d'une cliente n'est pas toujours traduit fidèlement dans les messages verbaux ou les documents écrits.

Habiletés de lecture et de compréhension pour examiner et évaluer des normes et des règlements. Les documents en question comprennent des renseignements juridiques hautement techniques et complexes qui nécessitent une compréhension précise.

Capacité d'interpréter le but visé par des personnes qui possèdent un bagage technique très différent et qui peuvent utiliser le même vocabulaire mais avec des interprétations culturelles ou techniques différentes.

Habiletés de communication verbale et écrite pour préparer des séances d'information à l'intention du ou de la ministre et répondre aux demandes de renseignements ministériels ainsi qu'aux demandes d'information des médias portant sur des questions d'intérêt public.

Au cours des entrevues avec les médias, capacité d'établir avec certitude l'idée maîtresse de l'interviewer et de faire en sorte que les intérêts de Transports Canada soient bien servis.

(10) Habiletés motrices et sensorielles

Dextérité et coordination pour utiliser l'équipement de bureau régulièrement tous les jours afin de rédiger divers documents (p. ex. politiques, procédures, correspondance, rapports, plans opérationnels, propositions et plans de projet).

Lorsqu'il faut participer à des vérifications ou à des inspections, faire preuve de coordination et de vivacité d'esprit au moment d'entrer dans des secteurs difficiles (p. ex. aires de manutention du fret, aires de trafic et aires exigües d'entreposage du fret aérien), et ce dans toutes les conditions météorologiques.

Effort

(11) Effort intellectuel

Le ou la titulaire doit faire un effort intellectuel aux fins décrites ci-après.

Élaborer une démarche stratégique pour l'établissement des buts et la mesure du rendement afin d'évaluer la prestation des programmes en général en établissant des paramètres pour les évaluations des environnements régionaux et en menant ces évaluations, en examinant les priorités, les stratégies et les plans d'action et en évaluant l'incidence sur les exigences dans le contexte des initiatives et du mandat en évolution de Transports Canada.

Examiner et mettre à jour des politiques, des normes et des lignes directrices et analyser des rapports de vérification et d'inspection ainsi que des examens de l'assurance de la qualité, soit étudier et évaluer les incidences des nouveautés et des tendances nationales et internationales, recenser et évaluer les risques nouveaux et les tendances naissantes, organiser et gérer des consultations auprès des parties intéressées, cerner les lacunes et les incohérences dans les instruments existants, mener des évaluations de risques, des analyses avantages-coûts et des études de faisabilité, déterminer les contrôles nécessaires, et examiner et approuver les révisions.

ANNEXE D
NGC, CHEF DES NORMES RELATIVES
AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

Représenter le Canada au sein du Groupe d'experts de l'OACI sur les marchandises dangereuses; à cette fin, recenser les menaces et risques nouveaux, évaluer les risques, organiser et diriger les processus de consultation auprès des parties intéressées afin d'élaborer des documents de travail et des exposés de principes, établir la position du Canada sur les enjeux, analyser les exposés de principes et les études émanant des autres pays, évaluer les changements de position, cerner les points faibles des propositions, suggérer des solutions de rechange et défendre l'acceptation, le rejet ou la modification des documents établis.

Rédiger des modifications aux règlements et aux normes de réglementation; à cette fin, déterminer l'étendue des changements nécessaires pour se conformer aux nouvelles Instructions techniques de l'OACI et déterminer l'incidence des nouvelles menaces et des développements internationaux sur le Règlement de l'aviation canadien, recenser et évaluer des possibilités d'action, évaluer des options, élaborer des exposés de principes, consulter les parties intéressées, recommander des critères d'ordre politique, déterminer les révisions de la réglementation qui s'imposent pour se conformer aux possibilités d'action, rédiger des règlements, assurer la liaison avec le ministère de la Justice, et revoir les ébauches et les révisions pour garantir la concordance avec les critères et objectifs d'ordre politique.

Négocier des protocoles d'entente au sein de Transports Canada et avec d'autres ministères; à cette fin, définir les besoins, déterminer les risques et avantages associés à différents niveaux de service, définir des processus consultatifs, et négocier les produits livrables et les critères de rendement.

Élaborer des stratégies d'application de la loi, de vérification, d'inspection et d'enquête et analyser leurs résultats, soit examiner les statistiques des programmes, évaluer l'incidence sur l'observation, déterminer les lacunes (y compris les normes imprécises) et réviser les politiques et stratégies.

Coordonner et évaluer l'utilisation des ressources humaines; à cette fin, établir des buts et objectifs, examiner et approuver des plans de travail, déterminer les ressources nécessaires, examiner et évaluer les besoins en formation et les programmes en la matière, évaluer la pertinence des normes de rendement et autoriser ou recommander des changements.

Gérer l'élaboration et la mise en oeuvre pour l'Aviation civile d'un programme national de sensibilisation du public sur le transport des marchandises dangereuses; à cette fin, recenser et distinguer divers groupes constitutifs, évaluer leurs niveaux de connaissance, classer les groupes cibles, déterminer les besoins en information et en sensibilisation de chaque groupe, et élaborer des plans d'action.

Gérer l'élaboration et la mise en oeuvre d'un programme national de formation à l'intention des inspecteurs du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation civile; à cette fin, déterminer les besoins en information et en sensibilisation des inspecteurs, évaluer les enjeux cruciaux en matière de formation, élaborer des méthodes de formation à la fois efficaces et efficientes, établir et peaufiner une stratégie et un plan de formation, et coordonner et diriger des séances de formation à l'intention des inspecteurs.

Évaluer l'incidence des propositions législatives et réglementaires qui touchent le transport multimodal des marchandises dangereuses, rédiger des documents législatifs et des énoncés d'incidences de la réglementation et présenter des recommandations qui pourraient influencer sur les opérations de la Direction.

Établir des mandats, des coûts et des échéanciers pour l'élaboration et la diffusion de plans stratégique et de procédures d'intervention, analyser des structures organisationnelles, mettre à l'essai des systèmes et des procédures, évaluer des scénarios de rechange, cerner les problèmes et élaborer des modifications aux plans existants.

Élaborer et évaluer des procédures d'assurance de la qualité, planifier, élaborer et modifier des inspections en fonction des progrès technologiques ou des exigences législatives, et élaborer et mettre en oeuvre des plans d'action nouveaux qui ont une incidence sur les ressources, l'exécution et l'administration des programmes d'inspection.

ANNEXE D
NGC, CHEF DES NORMES RELATIVES
AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

Défendre la prise de position de Transports Canada sur des tribunes publiques (groupes d'intérêt, médias, émissions télévisées ou en direct à la radio), ce qui accroît l'effort intellectuel requis pour assimiler l'information ou les questions et fournir une réponse exacte et immédiate.

Analyser et équilibrer la charge de travail en fonction des ressources. Le ou la titulaire doit établir l'ordre de priorité du travail et le modifier au besoin, déléguer des tâches et négocier souvent de nouveaux délais avec la clientèle, les gestionnaires et les collègues.

Présider divers forums, travaux de comités et ateliers qui ont lieu au pays et à l'étranger et portent sur les normes et programmes de réglementation, ou y participer; ces rencontres regroupent des spécialistes en la matière et visent des questions procédurales et techniques complexes. Le ou la titulaire doit fournir un effort intellectuel particulier quand il ou elle représente le Canada lors de forums nationaux et internationaux. Parmi les contraintes, mentionnons la nature détaillée et technique des questions à l'étude.

Résumer des questions techniques très complexes et détaillées en énoncés courts et précis se prêtant à un examen par le ou la ministre et le Parlement ou les médias (imprimés et électroniques). Le ou la titulaire doit également rédiger des notes d'information ainsi que des questions et réponses sur les aspects de la sécurité; le ou la ministre utilise ces documents lors des travaux du Parlement et des comités parlementaires.

Évaluer les événements de l'industrie, cerner les tendances et signaler les problèmes de sécurité existants ou imminents aux organisations intéressées. L'environnement de travail est extrêmement complexe, ce qui ajoute à la difficulté de distinguer les éléments importants de ceux qui sont superflus.

Répondre aux demandes de renseignements ministériels ainsi qu'aux demandes d'information des médias qui portent sur des questions d'intérêt public; cette tâche est plus difficile en raison notamment du prestige et du rythme rapide des activités de l'industrie aéronautique.

(12) Attention soutenue

Attention soutenue pour rédiger et évaluer des documents complexes (p. ex. rapports, dossiers d'audience tribunal, notes d'information, protocoles d'entente, examens de dotation, questionnaires pour les comités d'entrevue, curriculum vitae, plans opérationnels, budgets et modifications aux règlements, normes, politiques et lignes directrices). Cette tâche est plus difficile en raison des interruptions fréquentes et des priorités conflictuelles.

Attention soutenue quand il faut témoigner en cour ou devant un tribunal de l'aviation civile pendant une longue période afin de saisir les questions posées et l'information transmise. Des réponses inappropriées pourraient compromettre l'issue de l'affaire.

Attention soutenue quand il faut diriger des séances de formation ou de la sensibilisation du public qui peuvent durer plusieurs heures, pour présenter de manière cohérente des renseignements compliqués d'ordre réglementaire et technique, saisir l'essence des questions, enjeux et préoccupations, et s'assurer que les participants ont la possibilité d'exprimer leurs points de vue et comprennent l'information présentée.

Se concentrer sur un écran d'ordinateur pendant de longues périodes chaque jour pour enregistrer, relire et corriger des documents écrits (p. ex. pièces de correspondance, rapports, notes d'information) et ce, malgré les fréquentes interruptions attribuables aux visiteurs, aux appels téléphoniques et au personnel ainsi que les distractions causées par les conversations de bureau et le bruit des allées et venues.

Attention soutenue quand il faut présider de longues discussions portant sur des questions techniques, réglementaires et procédurales complexes lors de forums nationaux et internationaux et de réunions de la direction, ou quand il faut participer à ces entretiens, pour s'assurer que l'information est reçue et transmise avec exactitude. Un manque de concentration ou un moment d'inattention pourrait entraîner un malentendu grave concernant le message voulu, ce qui peut causer des ennuis sérieux. Le ou la titulaire consacre environ 30 % de son temps de travail aux réunions qui requièrent une attention complète et continue. Il ou

elle n'exerce guère ou pas de contrôle sur la longueur ou la fréquence de ces réunions et doit composer avec diverses contraintes dont le manque de temps, les demandes concurrentes et conflictuelles et les ressources limitées.

Attention soutenue pendant les entrevues avec les médias car une question mal interprétée peut causer des ennuis au ou à la ministre.

(13) Effort psychologique et émotionnel

Garder son sang-froid lors des réunions ou des séances de comité qui ont lieu au pays et à l'étranger et au cours desquelles les discussions litigieuses menées donnent lieu à des réponses émotives (frustration, colère) de la part des participants. Le ou la titulaire ne peut guère exercer de contrôle sur le moment de ces réactions. Parfois, des techniques d'animation peuvent être utilisées avec succès pour contrôler leur durée et leur fréquence.

Rester calme et garder son sang-froid quand il faut gérer des situations de crise qui font appel au jugement, notamment quand ces situations se produisent spontanément ou presque sans avertissement.

Le ou la titulaire a peu de prise sur la présentation de dossiers à traiter qui nécessitent une intervention et doit fournir un effort continu jusqu'à ce que le dossier soit réglé. Tout au long du processus, il ou elle doit faire preuve constamment d'objectivité, analyser des faits, entretenir des rapports harmonieux avec la clientèle, trouver des solutions pertinentes et résister à la frustration.

Composer avec des échéances imposées et/ou soudaines, du temps supplémentaire fréquent et un volume élevé de travail, ce qui accroît le stress. Le ou la titulaire n'exerce aucun contrôle sur les échéances et la charge de travail.

Maîtriser les réactions émotives et conserver une attitude professionnelle lors de l'élaboration et de la présentation de politiques qui sont contraires à son propre point de vue. Le ou la titulaire ne peut guère exercer de contrôle sur la fréquence et le choix du moment des travaux d'élaboration de politiques, et notamment sur l'établissement de liens horizontaux avec les politiques d'autres organismes. Les travaux portant sur ces questions de politique peuvent s'échelonner sur plusieurs mois.

Exercer ses fonctions dans une industrie de prestige où les activités se déroulent à un rythme rapide avec l'obligation d'assurer la sécurité du public voyageur et ce, dans des conditions qui comprennent le manque de ressources et les compressions budgétaires. Accumulées au fil du temps, ces pressions pourraient entraîner du stress ou des symptômes qui y sont liés et obliger le ou la titulaire à s'absenter du travail.

Rester calme et faire preuve de professionnalisme quand il faut comparaître devant des organismes d'enquête en qualité de spécialiste en la matière ou quand il faut appuyer le ou la ministre ou faire fonction de porte-parole du Ministère chargé de répondre à des questions d'intérêt public. Le degré de stress psychologique est déterminé par la nature du dossier à traiter. Le ou la titulaire n'a aucune prise sur la fréquence ou la durée de ces demandes.

La nature ponctuelle des déplacements nécessaires qui échappent au contrôle du ou de la titulaire a une incidence négative sur la vie personnelle et familiale et cause des pressions psychologiques.

(14) Effort physique

Participer à des inspections, à des vérifications et à des examens de l'assurance de la qualité qui obligent le ou la titulaire à entrer dans des secteurs difficiles et parfois à grimper et à ramper dans des aéronefs, des entrepôts, des installations de tri et des bâtiments pour le fret ainsi qu'au-dessus ou à travers des unités de chargement et des emballages en vrac. Le ou la titulaire doit porter des vêtements protecteurs pour se protéger contre les dangers éventuels qui sont liés aux marchandises dangereuses et à l'environnement de travail.

Conditions de travail

(15) Environnement de travail

Environnement de travail psychologique :

Le ou la titulaire doit composer continuellement avec des demandes multiples, des priorités conflictuelles, des contraintes de temps, des heures supplémentaires imprévues et un manque de contrôle sur le rythme de travail et concilier constamment les engagements internationaux avec les responsabilités liées aux programmes. Dans le cadre des consultations menées auprès des parties intéressées, il ou elle peut devoir faire affaire à des personnes qui se sentent menacées sur le plan économique, défendent fortement une position particulière et peuvent être hostiles et réfractaires.

Tous les jours, le ou la titulaire est souvent distrait ou interrompu dans son travail par les conversations de bureau, les visiteurs et les appels téléphoniques, ce qui entraîne une perte de concentration et un manque d'intimité.

Environnement de travail physique :

Même si le travail est exécuté en majeure partie dans un bureau, le ou la titulaire consacre beaucoup de temps aux voyages effectués pour participer aux délibérations du Groupe d'experts de l'OACI sur les marchandises dangereuses et à d'autres forums nationaux et internationaux. La participation aux négociations portant sur l'élaboration des règlements et le développement opérationnel nécessite des heures de travail qui sont longues, ininterrompues et imprévisibles.

Le ou la titulaire doit entrer dans des secteurs difficiles, ce qui peut l'obliger à grimper et à ramper dans des aéronefs, des entrepôts, des installations de tri et des bâtiments pour le fret ainsi qu'au-dessus ou à travers des unités de chargement et des emballages en vrac.

(16) Risque pour la santé

La gestion de demandes multiples et conflictuelles dans des délais très serrés, l'adaptation continue aux nouvelles demandes et aux priorités changeantes et la conciliation des engagements internationaux avec les obligations liées aux programmes nationaux peuvent causer du stress.

Lors des inspections, des vérifications et des examens de l'assurance de la qualité, le ou la titulaire peut être exposé à des marchandises dangereuses (p. ex. explosifs, matières radioactives ou substances infectieuses) et risque d'être blessé en entrant dans des secteurs difficiles d'accès.

Les voyages effectués à raison de deux par mois au maximum et l'obligation de faire constamment de longues heures de travail peuvent perturber la vie personnelle et professionnelle et causer du stress.

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

DESCRIPTION DE TRAVAIL

AAA-10168

Inspecteur/inspectrice, Normes relatives aux marchandises dangereuses

Ministère/organisme : Ministère des Transports

Section :

Division : Normes relatives aux marchandises dangereuses

Direction générale : Aviation commerciale et d'affaires

Emplacement géographique : Ottawa (Ont.)

Attestation de sécurité : Autre

Exigences linguistiques : Poste bilingue, CCC/CCC

À l'usage du ministère :

Superviseur/superviseure : Chef, Normes relatives aux marchandises dangereuses
(ADC-3041)

Version : Finale Date de la dernière mise à jour : 1999-05-20

Classification :

Date d'entrée en vigueur :

Identificateur de modèle :

Résultats axés sur le service à la clientèle

Promotion de la manutention, de l'offre de services de transport et du transport en toute sécurité des marchandises dangereuses par voie aérienne au Canada conformément aux dispositions de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et de la Loi sur l'aéronautique, pour assurer la sécurité du public, des biens et de l'environnement.

Activités principales

Planifier, élaborer et mettre en oeuvre le programme de Transports Canada Aviation concernant l'examen des demandes de permis de niveau équivalent de sécurité pour le transport des marchandises dangereuses. Planifier, élaborer et mettre en oeuvre le programme d'approbation de la formation en matière de transport des marchandises dangereuses à l'intention des exploitants aériens.

ANNEXE E
NGC, INSPECTEUR, NORMES RELATIVES AUX
MARCHANDISES DANGEREUSES

Contribuer à l'élaboration et à la modification d'un éventail de politiques, règlements, normes, lignes directrices et stratégies (Loi de 1992 et Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, Instructions techniques de l'OACI).

Planifier, élaborer et mettre en oeuvre un programme pluriannuel de sensibilisation du public sur le transport aérien des marchandises dangereuses.

Représenter la Division des normes relatives aux marchandises dangereuses de l'Aviation civile au sein de groupes de travail nationaux et internationaux.

Évaluer la conformité au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses et aux Instructions techniques de l'OACI et recommander l'approbation des demandes de survols et d'escales techniques présentées par des exploitants aériens étrangers qui transportent un chargement de marchandises dangereuses.

Établir et administrer pour Transports Canada (TC) Aviation une base de données informatisées nationales sur les marchandises dangereuses (NACIS II).

Participer aux examens de l'assurance de la qualité, aux vérifications nationales et aux inspections/vérifications régionales de l'Aviation civile.

Donner des avis et conseils techniques au gouvernement, à l'industrie et au public.

Déclaration de l'employé ou l'employée

J'ai eu l'occasion de formuler des commentaires sur cette description de travail.

Signature de l'employé ou l'employée

Date

Déclaration du superviseur ou de la superviseure

La présente constitue une description fidèle des activités et des exigences liées au poste.

Signature du superviseur ou de la superviseure

Date

Autorisation

Signature du ou de la gestionnaire

Date

Caractéristiques du travail

Responsabilité

(1) Information utilisée par d'autres

Établir des réseaux de collecte de renseignements, consulter les représentants des ministères et organismes fédéraux (Environnement Canada, Ressources naturelles Canada, Commission canadienne de sûreté nucléaire) et de l'industrie de l'aviation civile et échanger de l'information et des points de vue avec ces personnes. L'information réunie aidera les cadres de direction du Ministère à élaborer une stratégie nationale visant à sensibiliser le public à l'égard de la manutention, de l'offre de services de transport et du transport en toute sécurité des marchandises dangereuses ainsi qu'à établir pour l'Aviation civile un programme complet concernant le transport des marchandises dangereuses.

ANNEXE E
NGC, INSPECTEUR, NORMES RELATIVES AUX
MARCHANDISES DANGEREUSES

Rassembler, intégrer et organiser des résultats de recherche, des rapports, des analyses et des renseignements pertinents provenant des bases de données et des réseaux de personnes-ressources afin d'étayer l'élaboration de règlements, de normes, de politiques, de procédures et de programmes de formation visant l'évaluation, l'approbation et le contrôle du transport des marchandises dangereuses. L'information en question est requise pour garantir ou confirmer un contenu canadien suffisant et l'observation des exigences réglementaires canadiennes (Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, Règlement de l'aviation canadien et normes connexes, Loi sur l'aéronautique). Les plans de formation, procédures et normes en question sont appliqués dans l'ensemble de l'industrie de l'aviation civile au Canada.

Analyser des renseignements et préparer des cahiers d'information pour donner des avis et conseils techniques et des renseignements exacts, détaillés et faisant autorité aux fonctionnaires fédéraux, provinciaux, municipaux et internationaux, aux exploitants aériens, à l'industrie aéronautique, aux industries de la fabrication et de la distribution et au grand public sur la législation relative aux marchandises dangereuses et les procédures et contrôles applicables à la manutention, à l'offre de services de transport et au transport en toute sécurité des marchandises dangereuses ainsi que sur la conception des programmes de formation. Expliquer la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et la Loi sur l'aéronautique.

Examiner et évaluer les demandes visant l'obtention de permis de niveau équivalent de sécurité qui sont délivrés par TC Aviation pour le transport des marchandises dangereuses en menant des consultations poussées auprès des bureaux régionaux et des autres ministères et parties intéressées en cause, et recommander l'approbation ou le rejet des demandes à l'autorité ministérielle compétente. Les permis délivrés peuvent établir des précédents et servir de point de repère à l'industrie.

Préparer des cahiers d'information et présenter des exposés de sensibilisation lors de conférences de l'industrie et devant des groupes publics et des associations; au cours de ces rencontres, le ou la titulaire doit interpréter diverses questions et y répondre, et convaincre les personnes menant des activités à but lucratif du bien-fondé de la législation relative aux marchandises dangereuses.

Rédiger des rapports et des notes d'information pour communiquer aux surintendants régionaux les résultats des examens de l'assurance de la qualité, ce qui comprend une évaluation de leurs programmes et pratiques afin de les renseigner sur les mesures correctrices et de les convaincre d'en appliquer. Le ou la titulaire doit prendre soin de désamorcer les réactions défensives et de faire la distinction entre les lacunes dans l'exécution et les situations défavorables auxquelles le manque de clarté des normes a contribué.

Rédiger des rapports et des notes d'information pour faire part au ou à la chef, Normes relatives aux marchandises dangereuses, des situations importantes nécessitant des mesures immédiates et l'informer sur les résultats significatifs des examens de l'assurance de la qualité, les demandes de permis créant des précédents, les lacunes dans les normes, les résultats des opérations éclair et d'autres situations importantes qui nécessitent la présentation d'interprétations analytiques et d'éléments d'appui de la preuve. L'information en question est utile dans le cadre du processus décisionnel.

Agir en qualité de témoin expert dans le cadre d'affaires judiciaires et de litiges ainsi que lors d'audiences judiciaires où l'avocat ou l'avocate adverse est susceptible d'attaquer la crédibilité du témoin, et établir des relations de collaboration avec d'autres membres du milieu de l'application de la loi aux échelles nationale et internationale.

Consulter des spécialistes scientifiques au sujet de l'échantillonnage, de l'essai, de l'analyse et des moyens de confinement des marchandises dangereuses et exercer un suivi auprès des exploitants aériens et des représentants locaux pour s'assurer que des mesures correctrices ont été prises afin de régler les plaintes touchant la sécurité et de garantir l'observation des règlements; recommander des modifications ou révisions et envisager la possibilité d'imposer des sanctions ou d'engager des poursuites si les mesures correctrices voulues ne sont pas prises. L'information en question est utilisée pour assurer un suivi approprié et l'existence d'une piste de vérification ainsi que pour communiquer avec les agents de l'industrie du transport afin de garantir la mise en oeuvre des programmes d'inspection des marchandises

ANNEXE E
NGC, INSPECTEUR, NORMES RELATIVES AUX
MARCHANDISES DANGEREUSES

dangereuses et de donner de l'aide et des conseils spécialisés sur les questions d'inspection et d'application de la Loi.

Informar la direction de l'organisation soumise à une inspection de toutes les constatations, infractions et déficiences sur le plan de la sécurité qui ont été observées, et signaler aux autorités de police compétentes toutes les infractions relevées aux dispositions de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, de la Loi sur les explosifs et des autres lois régissant les marchandises dangereuses.

Répondre aux demandes de renseignements des autres ministères fédéraux, des exploitants aériens et des autres parties intéressés pour présenter des interprétations, des avis et des conseils concernant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et la Loi sur l'aéronautique. Répondre aux demandes d'accès à l'information en dépouillant l'historique du sujet visé par la demande, en évaluant correctement quels renseignements se rapportent à celle-ci et en rédigeant la réponse pour ensuite la signer ou la faire signer par le superviseur ou la superviseuse.

Conseiller les fonctionnaires des autres ministères qui s'occupent de la manutention, de l'offre de services de transport ou du transport des marchandises dangereuses (Douanes Canada, Postes Canada) sur les exigences, les risques et les pratiques sûres ainsi que sur la conception des cours de formation, ce qui comporte l'interprétation des exigences de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et la Loi sur l'aéronautique; évaluer les risques et les rattacher aux pratiques en place. Le ou la titulaire doit justifier le point de vue quant aux risques et convaincre les personnes intéressées d'accepter des changements dans les pratiques opérationnelles.

Donner des conseils spécialisés aux exploitants aériens, aux fabricants, aux expéditeurs, aux groupeurs et aux autres parties intéressées concernant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et la Loi sur l'aéronautique, les stratégies de gestion des risques et les pratiques exemplaires.

Contribuer à la planification, à la direction et à la prestation d'ateliers nationaux comme l'atelier annuel à l'intention des surintendants et la séance de formation biennale s'adressant aux inspecteurs du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation, et élaborer et présenter des exposés sur les nouvelles exigences et les problèmes récurrents.

Mener des recherches puis élaborer et mettre en oeuvre le programme d'approbation de la formation en matière de transport des marchandises dangereuses à l'intention des exploitants aériens, revoir et mettre à jour les Lignes directrices (TP 12208) pour tenir compte des modifications réglementaires apportées à la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses et aux Instructions techniques de l'OACI, conseiller l'industrie sur l'établissement des programmes de formation, vérifier l'exactitude du cours de TC sur le contrôle des passagers avant l'embarquement, et conseiller les autres ministères fédéraux (p. ex. Douanes Canada et Postes Canada) sur les exigences réglementaires applicables aux marchandises dangereuses et sur l'établissement de leurs programmes de formation. Mettre à jour la base de données de TC Aviation sur les marchandises dangereuses en ce qui a trait aux programmes de formation approuvés à l'intention des exploitants aériens pour tenir l'information à jour et produire des rapports. Cette information est utilisée pour garantir une connaissance et une compréhension exhaustives de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et des règlements et lignes directrices connexes.

Étudier, examiner et recommander des modifications aux aspects des manuels et des lignes directrices techniques qui ont trait au Programme concernant le transport des marchandises dangereuses de l'Aviation civile (Manuel des vérifications réglementaires, circulaires d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires, Manuel des inspecteurs des marchandises dangereuses). Cette information est utilisée pour tenir compte des modifications réglementaires, des problèmes d'interprétation et d'observation que rencontrent les inspecteurs, de l'évolution technologique, des constatations et observations pertinentes découlant des examens de l'assurance de la qualité, et des consultations menées auprès des parties intéressées.

Examiner les modifications apportées à la Loi de 1992 et au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses ainsi qu'aux Instructions techniques de l'OACI et évaluer leur incidence sur les exploitants aériens canadiens utilisant le réseau de transport aérien du Canada et sur la réglementation canadienne,

ANNEXE E
NGC, INSPECTEUR, NORMES RELATIVES AUX
MARCHANDISES DANGEREUSES

déterminer et définir des adaptations au besoin, et élaborer des propositions détaillées visant à modifier certaines parties des documents législatifs en question. Les cadres de direction du Ministère utilisent cette information pour élaborer des politiques et règlements nouveaux ou apporter des changements à ceux qui sont en vigueur.

Rassembler de l'information et rédiger des rapports découlant d'études spéciales se rapportant à l'élaboration de règlements canadiens pour le contrôle efficace du transport des marchandises dangereuses comme une étude portant sur les exigences réglementaires applicables aux industries liées à l'aéronautique (ambulances aériennes, enquête sur les bouteilles de propane), consulter les régions et les parties intéressées, mener des inspections sur place, et élaborer des propositions détaillées dont les cadres de direction du Ministère se servent pour examiner les politiques et règlements existants.

Évaluer les tendances, les progrès techniques, les normes du gouvernement et de l'industrie, les pratiques et innovations de l'industrie dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, les tactiques visant à éviter la réglementation, les risques associés à l'importation, à la manutention, à l'offre de services de transport ou au transport des marchandises dangereuses, les défis posés par les progrès scientifiques et techniques, les tactiques d'application de la loi et les renseignements nécessaires à l'intention de la clientèle, des parties intéressées et des partenaires. Cette information est utilisée pour établir et entretenir des rapports de collaboration avec l'industrie et les autres organismes d'exécution afin de garantir la réalisation des buts et objectifs des programmes.

Établir, administrer et tenir à jour pour TC Aviation une base de données informatisées nationales sur les marchandises dangereuses (NACIS II) pour faciliter la prise des décisions, l'évaluation des risques et l'affectation des ressources.

Élaborer, mettre en oeuvre et diriger un programme national pluriannuel de sensibilisation du public au sujet du transport des marchandises dangereuses, recenser les publics cibles et déterminer leurs besoins en information, concevoir, planifier et présenter des exposés à l'intention des différents groupes cibles, stimuler et exploiter les occasions de réaliser des projets de concert avec d'autres ministères et l'industrie, rédiger des articles sur des sujets d'actualité et des préoccupations nouvelles et les soumettre à des publications liées à l'industrie. Cette information est utilisée pour assurer une sensibilisation et une compréhension accrues à l'égard de la manutention et du transport des marchandises dangereuses.

Planifier les vérifications nationales et régionales des marchandises dangereuses qui sont menées par l'Aviation civile pour s'assurer que les personnes qui manutentionnent, offrent de transporter et transportent des marchandises dangereuses, y compris les exploitants aériens canadiens et étrangers, respectent la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, les normes pertinentes de l'ONGC et de la CSA, les Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale, la Loi sur l'aéronautique et le Règlement de l'aviation canadien.

Sur demande, prêter main-forte aux régions en menant des inspections, des activités de surveillance et des évaluations et en accordant des autorisations, pour garantir le respect de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et de la Loi sur l'aéronautique. S'acquitter des responsabilités incombant à un inspecteur régional ou une inspectrice régionale des marchandises dangereuses pour contribuer à la réduction de l'arriéré, assurer la suppléance dans une région en cas de maladie ou de perte de personnel, et procéder à des essais indépendants des changements apportés aux normes et aux pratiques d'inspection.

Évaluer la conformité aux exigences des IT de l'OACI et, s'il y a lieu, recommander l'approbation des demandes de survols et d'escales techniques qui sont présentées par des exploitants aériens étrangers transportant des marchandises dangereuses; si un permis de niveau de sécurité équivalent de TC Aviation ou une autorisation nationale s'impose également, rédiger le permis, recommander son approbation et coordonner son traitement rapide dans le cadre du processus d'approbation. (Ces mesures ont des incidences internationales sur la sécurité du transport des marchandises dangereuses).

(2) Bien-être d'autrui

Relever les conditions dangereuses et avertir les collègues des risques pour la sécurité et des conditions potentiellement dangereuses dans le cadre des vérifications, des inspections ou des enquêtes visant les exploitants aériens et les personnes qui manutentionnent, offrent de transporter et transportent des marchandises dangereuses; assurer la relève de sécurité dans les cas où l'on prévoit de la résistance ou une absence de coopération.

Le Programme concernant le transport des marchandises dangereuses a pour mandat de favoriser la sécurité du public lors du transport de marchandises dangereuses. En accordant ainsi une grande importance à la sécurité publique, on tient pour acquis que des tierces parties qui ne s'occupent pas du transport des marchandises dangereuses sont susceptibles d'être lésées. Le « grand public » visé s'attend à ce que sa sécurité soit assurée non seulement par les parties associées à des activités commerciales mais également par le gouvernement.

Assurer la sécurité des collègues au moment d'entrer dans des espaces clos.

(3) Leadership des ressources humaines

Dispenser de la formation aux nouveaux inspecteurs ou à d'autres membres du personnel du Ministère sur les techniques d'inspection et d'enquête ainsi que sur les règlements, les normes et les procédures de sécurité.

Agir en tant que membre d'une équipe quand plusieurs inspecteurs participent à des vérifications et à des inspections; à ce titre, respecter les restrictions en matière de ressources, déterminer la portée et les objectifs, attribuer et coordonner les activités, donner de l'information, des avis et des conseils, examiner le travail effectué et rédiger des rapports. Cette responsabilité peut être partagée ou assumée en alternance avec les collègues.

Communiquer aux inspecteurs en matière de réglementation des renseignements techniques portant sur l'importation, la manutention, l'offre de services de transport et le transport des marchandises dangereuses par l'industrie quand des vérifications, des inspections ou des enquêtes sont menées.

Intervenir et diriger le personnel de l'industrie au besoin pour faire en sorte que le transport des marchandises dangereuses se fasse en toute sécurité et de manière appropriée.

Sur demande, prêter main-forte aux régions en menant des inspections, des activités de surveillance et des évaluations et en accordant des autorisations, pour garantir le respect de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et de la Loi sur l'aéronautique. S'acquitter des responsabilités incombant à un inspecteur régional ou une inspectrice régionale des marchandises dangereuses pour contribuer à la réduction de l'arriéré, assurer la suppléance dans une région en cas de maladie ou de perte de personnel, et procéder à des essais indépendants des changements apportés aux normes et aux pratiques d'inspection.

Représenter la Division des normes relatives aux marchandises dangereuses de l'Aviation civile auprès de la clientèle et des organismes d'exécution aux échelles nationale et internationale, assurer la coordination et faire partie de comités de travail et de groupes d'étude intraministériels, interministériels, intergouvernementaux et mixtes (gouvernement fédéral-industrie) qui s'intéressent aux questions d'ordre réglementaire, normatif et procédural qui visent l'importation, la manutention, l'offre de services de transport et le transport des marchandises dangereuses.

Participer à des opérations éclair nationales et régionales (y compris celles où interviennent d'autres ministères) visant à évaluer les risques associés à des activités particulières, évaluer les résultats des opérations éclair exécutées et recommander des modifications aux normes, aux lignes directrices et aux stratégies d'application de la loi. À cette fin, planifier, organiser et élaborer des programmes de travail et prendre des mesures de suivi par suite des opérations éclair en question.

ANNEXE E
NGC, INSPECTEUR, NORMES RELATIVES AUX
MARCHANDISES DANGEREUSES

Offrir des conseils et de l'expertise technique aux inspecteurs des marchandises dangereuses de l'Aviation civile à l'échelle régionale concernant les politiques, règlements, normes, lignes directrices et stratégies se rapportant au programme national des marchandises dangereuses de TC Aviation.

Participer à des séminaires, à des ateliers et à des conventions organisés par le gouvernement et l'industrie et/ou en assurer la direction et faire de même dans le cas des séances de groupes de travail interdivisionnaires où les participants examinent, analysent de manière constructive et critiquent des propositions et recommandent des solutions de rechange. En qualité de responsable des ateliers et séminaires en question, le ou la titulaire doit établir des objectifs et des échéanciers et examiner les travaux en cours.

À titre de spécialiste en matière de marchandises dangereuses, participer aux examens de l'assurance de la qualité des programmes nationaux et régionaux; déterminer la portée et les méthodologies; évaluer la qualité et l'importance des constatations en qualité de membre de l'équipe chargée de l'examen de l'assurance de la qualité; évaluer les contrôles, les pratiques et l'observation des exigences; discuter des mesures correctrices nécessaires avec le surintendant ou la surintendante responsable et lui donner des conseils à ce sujet; cerner les situations où le manque de clarté des normes et des procédures d'inspection a contribué à l'inobservation et, dans ces circonstances, élaborer des propositions détaillées en vue de la révision; rendre compte des résultats, et réviser la partie du Programme d'examen de l'assurance de la qualité qui porte sur les marchandises dangereuses et relève de l'Aviation civile afin de tenir compte des expériences.

Planifier les vérifications nationales et régionales des marchandises dangereuses qui sont menées par l'Aviation civile et y participer afin de s'assurer que les personnes qui manutentionnent, offrent de transporter et transportent des marchandises dangereuses, y compris les exploitants aériens canadiens et étrangers, respectent la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, les normes pertinentes de l'ONGC et de la CSA, les Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale, la Loi sur l'aéronautique et le Règlement de l'aviation canadien. À titre de participant ou participante, le ou la titulaire doit établir les buts, les objectifs et les plans de travail des vérifications, affecter des ressources, évaluer l'état d'avancement des travaux et rédiger des rapports.

(4) Argent

PLANIFICATION ET CONTRÔLE :

Contribuer à l'établissement d'un plan de travail annuel pour ses propres déplacements et dépenses, et présenter des rapports d'étape sur le plan établi au ou à la chef, Normes relatives aux marchandises dangereuses.

OBTENTION DE FONDS :

S.O.

DÉPENSE DE FONDS :

Utiliser des cartes d'appel et des cartes de crédit du gouvernement pour les dépenses de voyage et les achats approuvés. Engager des dépenses et en rendre compte, conformément à la Directive sur les voyages.

(5) Ressources matérielles et produits

Se servir et assurer l'entretien, la garde et la sécurité d'un ordinateur personnel, d'un ordinateur portable, d'un téléphone cellulaire, de périphériques et d'un appareil-photo. En outre, prendre soin et assurer l'étalonnage et l'entretien des appareils de mesure qui sont fournis par le Bureau régional des marchandises dangereuses de l'Aviation civile. Ces articles sont dispendieux mais facilement remplaçables.

Assurer la tenue des dossiers actifs sur support papier qui sont utilisés par certains membres du personnel de l'Aviation civile. Ces dossiers se remplacent difficilement et contiennent souvent des documents originaux. Assurer temporairement la garde et le contrôle de documents et de biens appartenant aux personnes ou compagnies faisant l'objet d'une vérification.

(6) Surveillance de la conformité

Déterminer l'importance des infractions et des conditions dangereuses observées au cours des vérifications/inspections ainsi que les mesures correctrices qui s'imposent en vertu de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et de la Loi sur l'aéronautique. Les mesures prises pour corriger la condition dangereuse observée peuvent accroître la sécurité publique et protéger les biens et l'environnement; elles peuvent également signifier une perte d'affaires et une perturbation du service pour l'exploitant qui mène ses activités dans un environnement économique où la concurrence est acharnée. L'exploitant peut juger que certaines mesures correctrices sont inutiles et constituent une menace possible pour la survie économique.

Exécuter une fonction d'écoute et d'observation pour le compte des autres programmes de la Direction de l'aviation commerciale et d'affaires conformément aux pouvoirs délégués en vertu de l'annexe H-16 du Règlement de l'aviation canadien.

Déterminer avec l'exploitant les mesures correctrices à prendre pour corriger les conditions insatisfaisantes qui ont été observées au cours des vérifications/inspections. Les intérêts et les points de vue peuvent être conflictuels. Le ou la titulaire doit concilier la sécurité avec les considérations d'ordre économique.

Assurer la médiation entre les exploitants aériens, les expéditeurs, les transitaires, les groupeurs et les membres des équipes dans les situations où la responsabilité à l'égard des mesures correctrices n'est pas clairement définie. À cette fin, analyser et concilier différents points de vue et favoriser l'entente.

Habilité

(7) Application de la connaissance du domaine de travail

Le ou la titulaire doit connaître ce qui suit :

les propriétés physiques, chimiques et toxicologiques des marchandises dangereuses, et les aspects techniques et industriels de la sécurité qui sont liés à la manutention, à l'offre de services de transport et au transport de ces marchandises, ce qui comprend une compréhension des principes mécaniques et conceptuels applicables à la conception et à la construction des moyens de confinement (bouteilles de gaz comprimé, appareils sous pression, citernes mobiles et conteneurs multimodaux) ainsi que leurs caractéristiques de sécurité, composantes et normes d'entretien;

les théories, principes et pratiques se rapportant à l'étude, à l'élaboration et à l'établissement des politiques et des normes pour rassembler et analyser des données et élaborer des options, des stratégies et des recommandations sur des questions relatives à la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, au Règlement de l'aviation canadien et aux normes connexes, et aux politiques, instructions et autres documents d'information du Ministère afin de garantir le maintien d'un programme canadien concernant le transport des marchandises dangereuses qui est axé sur la sécurité et exhaustif sur le plan économique;

ANNEXE E
NGC, INSPECTEUR, NORMES RELATIVES AUX
MARCHANDISES DANGEREUSES

les théories, principes, méthodes et pratiques de gestion des projets pour faire partie ou assurer la direction d'équipes de projet, de comités et de groupes de vérification qui sont formés de représentants du Ministère, du Ministère et de l'industrie et d'autres pays, ainsi que pour coordonner les activités de Transports Canada avec les parties intéressées à l'échelle nationale au sujet des questions de réglementation de l'aviation civile se rapportant aux marchandises dangereuses;

les méthodes et techniques de recherche, de statistique, de simulation et d'analyse servant à analyser les tendances et à élaborer des modèles utilisables, pour vérifier la pertinence de diverses options en matière de politiques et de normes qui sont à l'étude par Transports Canada;

les théories et techniques servant à élaborer et à présenter des exposés pour informer, convaincre ou influencer diverses parties intéressées de l'aviation civile afin qu'elles respectent la réglementation et les normes régissant le transport des marchandises dangereuses;

les techniques et pratiques d'exploitation d'un ordinateur personnel, ce qui comprend l'utilisation de divers logiciels (p. ex. Windows, Word, Excel, Access, Power Point, NETSCAPE, Microsoft Schedule, SNARA pour le navigateur ATP de Windows, Delrina FormFlow, World View, Microsoft Exchange) et des systèmes d'information du Ministère (p. ex. base de données Termium, base des données sur les consignes de navigabilité, base de données Query, base de données sur les organismes agréés, base de données de TC, base de données sur la formation des TEA) qui s'appliquent à la manipulation de la base de données automatisées, ainsi que les bases de données et les logiciels variés conçus expressément pour les programmes de l'aviation civile qui sont administrés par Transports Canada comme le Système national d'information sur les compagnies d'aviation (NACIS) et le SNARA, pour produire des rapports et de l'information statistique et communiquer des renseignements aux collègues, aux supérieurs et aux exploitants aériens;

les théories, principes et méthodes de vérification, y compris les procédures et techniques d'échantillonnage, les systèmes de fiabilité statistique, les méthodes d'assurance de la qualité, le contrôle de processus et les principes d'élaboration des programmes d'entretien, pour planifier et exécuter des vérifications exhaustives des opérations des compagnies aériennes et d'autres installations;

les méthodes et pratiques nécessaires pour élaborer un module relatif aux marchandises dangereuses pour NACIS II, la base de données informatisées nationales de TC Aviation qui a une incidence sur la qualité de l'information disponible pour l'évaluation et la prise de décisions, les évaluations des risques, l'établissement des objectifs et l'affectation des ressources;

les méthodes, théories et pratiques applicables à l'exécution des examens de l'assurance de la qualité qui ont une incidence sur le recensement des contrôles insuffisants et l'application des mesures correctrices nécessaires, le fonctionnement efficace du Programme des marchandises dangereuses de l'Aviation à l'échelle régionale, le recensement des normes imprécises ou insuffisantes, et l'exposition du Ministère à des risques de litige;

les méthodes, théories et pratiques visant la planification et l'exécution des vérifications/inspections qui sont faites en vertu de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et de la Loi sur l'aéronautique et qui ont une incidence sur l'observation, la dissuasion, le recensement, la correction et la minimisation des conditions dangereuses, le recensement et la gestion des risques, et la sécurité publique;

les méthodes et pratiques en matière de comportement humain pour mener des enquêtes sur les plaintes concernant les infractions possibles à la réglementation sur les marchandises dangereuses, appliquer des mesures d'exécution de la loi (y compris saisies, détentions et poursuites), recommander la suspension de documents d'aviation canadiens, conseiller les parties intéressées au sujet des pratiques exemplaires, assurer la coopération intergouvernementale, et agir en qualité de témoin expert dans le cadre d'affaires judiciaires et de litiges et lors d'enquêtes judiciaires;

ANNEXE E
NGC, INSPECTEUR, NORMES RELATIVES AUX
MARCHANDISES DANGEREUSES

les principes se rapportant aux domaines suivants : analyse des risques, gestion de la qualité totale, vérifications, enquêtes, exécution de la loi, essais non destructifs, poursuites, instances, responsabilités et procédures des expéditeurs, et analyse des marchandises dangereuses;

les méthodes, techniques et pratiques utilisées aux fins suivantes : inspecter l'emballage des explosifs afin d'assurer la conformité aux spécifications pertinentes des Nations Unies ainsi que celui des substances infectieuses pour garantir le respect des exigences réglementaires en matière d'emballage; vérifier la construction des emballages pour s'assurer qu'elle est conforme aux règlements prescrits qui visent les emballages et s'appliquent à la conception et à la construction des emballages particuliers; inspecter les bouteilles ou les petits contenants de gaz comprimé pour s'assurer que les bouteilles prévues dans la réglementation ont été utilisées, qu'elles portent les mentions prescrites et qu'elles ont été testées conformément aux spécifications pertinentes; inspecter et évaluer les opérations et les moyens de confinement des carburants en vrac sur les terrains des aéroports pour s'assurer qu'il n'y a pas de procédures ou conditions dangereuses; choisir et utiliser des appareils de détection ou de mesure pour vérifier la présence ou l'absence de marchandises dangereuses ou de rayonnement résiduel; vérifier la séparation des explosifs selon les groupes de compatibilité; vérifier l'exactitude des calculs de l'indice de transport pour les suremballages contenant des substances radioactives selon le moyen de transport pour s'assurer que l'indice de transport ne dépasse pas les limites prescrites dans la réglementation; inspecter les citernes mobiles et les compartiments de fret pour s'assurer qu'ils ont été bien choisis, qu'ils sont homologués comme étant conformes aux normes de construction pertinentes, qu'ils sont en bon état mécanique et que tous les dispositifs de sécurité sont en bon état de fonctionnement; saisir et immobiliser des envois et des conteneurs de marchandises dangereuses et interdire l'utilisation d'emballages et de moyens de transport ou en ordonner l'interdiction et, s'il y a lieu, ordonner aux personnes responsables des marchandises dangereuses ou des conteneurs, de l'emballage et des moyens de transport de celles-ci de corriger toute infraction à la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et à la Loi sur l'aéronautique ou toute situation potentiellement dangereuse.

(8) Connaissance du contexte

Exigences du poste :

SA PROPRE UNITÉ DE TRAVAIL

Connaître les rôles et les responsabilités de l'unité de travail pour travailler efficacement avec les collègues. Connaître les procédures et processus administratifs internes pour faire en sorte que la Direction les respecte en tous temps et évaluer le niveau de conformité de l'unité, ainsi que leur interrelation avec les rôles et responsabilités des autres unités de la Direction de l'aviation commerciale et d'affaires.

Connaître l'expertise et l'expérience des collègues pour s'assurer leur concours ou obtenir des avis et conseils sur des questions précises.

SON PROPRE MINISTÈRE OU ORGANISME

Connaître les rouages, les fonctions, l'organisation, la mission, le mandat, les programmes, les profils de l'effectif, les pratiques de gestion et les objectifs généraux du Ministère. Connaître également le climat politique, social et culturel pour mesurer l'opinion et la réceptivité du Ministère face aux règles et règlements de l'aviation.

Connaître la structure du Ministère, les interactions entre les diverses composantes organisationnelles (p. ex. Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne – CCRAC), le processus de certification des aéronefs, les critères de justification d'une demande de certificat d'exploitant aérien, et un éventail de procédures et systèmes (programmes de formation sur les marchandises dangereuses).

Connaître les délégations ministérielles en vertu de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et de la Loi sur l'aéronautique en ce qui concerne les inspections et les autres affaires

ANNEXE E
NGC, INSPECTEUR, NORMES RELATIVES AUX
MARCHANDISES DANGEREUSES

réglementaires pour comprendre leurs cadres législatifs et leur incidence sur les activités liées à la manutention, à l'offre de services de transport et au transport des marchandises dangereuses.

AUTRES MINISTÈRES ET ORGANISMES FÉDÉRAUX

Connaître les responsabilités et les objectifs des autres ministères fédéraux et des autres paliers de gouvernement dans le domaine des marchandises dangereuses.

SECTEUR PRIVÉ ET AUTRES SECTEURS PUBLICS CANADIENS

Connaître les pratiques et les contraintes de l'industrie aéronautique aux échelles régionale et nationale afin de comprendre son environnement particulier et de l'aider à adopter des pratiques sûres concernant les marchandises dangereuses.

Connaître les associations professionnelles (Association du transport aérien du Canada (ATAC), Association des industries aérospatiales du Canada (AIAC), Canadian Owners and Pilot Association (COPA)), les établissements de formation et les groupes d'intérêt pour les conseiller sur les lignes directrices, directives, politiques, normes et règlements nouveaux concernant la manutention et le transport des marchandises dangereuses.

Connaître les effets socio-économiques des crises et des urgences dans le domaine des transports sur l'industrie nationale du transport aérien, les collectivités touchées, le grand public et les parties intéressées.

SECTEURS PUBLICS ET PRIVÉS INTERNATIONAUX

Connaître les responsabilités et les objectifs des autres ministères fédéraux et des autres paliers de gouvernement dans le domaine des marchandises dangereuses, ainsi que les organismes des États-Unis (FAA et Département des transports) et les organismes américains limitrophes, leurs structures organisationnelles respectives pour la prestation des programmes connexes, leurs intervenants clés et leurs interactions avec le Groupe de la sécurité et de la sûreté.

Connaître les organismes de réglementation internationaux (ONU, OACI) qui s'occupent de la réglementation du transport des marchandises dangereuses, ainsi que leurs objectifs, stratégies, règlements et programmes et leurs interactions avec Transports Canada.

LÉGISLATION ET RÉGLEMENTATION

Connaître la Loi de 1992 et le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'OACI, la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses de l'IATA, les normes de l'Association canadienne de normalisation (CSA) et les normes nationales de l'Office des normes générales du Canada (ONGC), les lois provinciales et territoriales régissant les marchandises dangereuses, le Règlement de l'aviation canadien, la Loi sur les explosifs, le Guide nord-américain des mesures d'urgence, la Loi sur les produits antiparasitaires, la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires, le Code criminel du Canada, la Loi sur la preuve au Canada, la Charte des droits et libertés, le Code canadien du travail en ce qui touche la sécurité et la santé au travail, la Loi sur la Société canadienne des postes, la Loi sur l'aéronautique, les principes applicables aux essais non destructifs, la Loi sur l'accès à l'information, la Loi sur la protection des renseignements personnels, la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique, la Loi sur l'emploi dans la fonction publique, la Loi sur la gestion des finances publiques, la Loi sur les poursuites sommaires, les articles pertinents de l'ALENA, le *Hazardous Materials Regulations* des États-Unis (CFR 49 - parties 106 à 180) et le manuel *Exemptions and Approvals* du Département américain des transports, et ce à un niveau permettant de fournir des interprétations faisant autorité, de déterminer si les demandes répondent aux exigences, d'élaborer des propositions visant l'apport de modifications à la réglementation, d'évaluer la conformité, de déterminer les mesures d'exécution appropriées et d'établir un dossier en vue de poursuites. Ces connaissances sont également nécessaires pour comprendre la réglementation, la culture et le contexte

ANNEXE E
NGC, INSPECTEUR, NORMES RELATIVES AUX
MARCHANDISES DANGEREUSES

opérationnel qui ont cours dans d'autres parties du monde afin de s'assurer que les exploitants aériens qui mènent des activités à l'échelle internationale respectent les lois et règlements canadiens.

Connaître les articles pertinents du Code criminel pour être en mesure d'examiner et de commenter des ébauches de mandats de perquisition et des dossiers d'exécution et de poursuites judiciaires découlant des cas de non-respect ainsi pour exercer efficacement les pouvoirs délégués.

Connaître la Loi sur les secrets officiels, les Lignes directrices concernant les conflits d'intérêts et les politiques et procédures du gouvernement en matière de sécurité qui s'appliquent à la protection de l'information et des documents pour assurer la sécurité des données recueillies.

(9) Communication

TRANSMISSION (SE FAIRE COMPRENDRE) :

Habilités d'expression verbale pour répondre aux questions, expliquer l'objet des vérifications, inspections et enquêtes ainsi que la démarche appliquée, informer la clientèle sur les constatations faites, négocier des mesures correctrices, discuter des dossiers de poursuites, donner des avis et conseils, expliquer des décisions et jugements, participer aux consultations menées auprès des parties intéressées, et faire partie de groupes de travail.

Habilités d'expression écrite pour rédiger des permis et des rapports, élaborer des documents pédagogiques, des lignes directrices, des normes et des procédures, rédiger des rapports techniques sur les constatations, documenter la nature des infractions, présenter une analyse des enjeux particuliers qui sont liés au Programme des marchandises dangereuses de l'Aviation, élaborer des propositions visant l'apport de modifications réglementaires, répondre aux lettres provenant du public et des exploitants aériens ainsi qu'à la correspondance ministérielle, et rédiger des notes d'information et des notes pour la période des questions à la Chambre des communes à l'intention du ou de la ministre des Transports.

Habilités de présentation pour présenter les constatations découlant des vérifications et faire des exposés lors de conférences, d'ateliers et de séances de sensibilisation du public. Les exposés sont faits devant différents publics ayant divers niveaux de sensibilisation; dans certains cas, les personnes présentes ne connaissent presque pas les problèmes et les risques, ce qui oblige le ou la titulaire à adapter l'exposé en fonction de leur niveau de compréhension.

RÉCEPTION (COMPRENDRE LES AUTRES) :

Habilités de lecture pour évaluer et interpréter des règlements, des spécifications, des rapports, des publications techniques, des courriels, des demandes de renseignements, des programmes de formation, des documents de l'industrie, des lettres de plainte, des pièces de correspondance d'autres ministères fédéraux, des comptes rendus d'accidents liés aux marchandises dangereuses et d'autres documents.

Habilités d'interprétation et d'observation pour comprendre le langage corporel dans des situations conflictuelles où il faut faire affaire à des parties intéressées de l'aviation civile afin de répondre à leurs questions (en qualité de représentant officiel ou représentante officielle du Ministère), d'anticiper les questions et de s'assurer que le message communiqué est bien compris.

(10) Habiletés motrices et sensorielles

Dextérité et coordination pour utiliser un clavier d'ordinateur (de bureau ou portable) afin d'établir quotidiennement des règlements, des politiques, des normes et des rapports et d'introduire des données jusqu'à deux heures consécutives, deux ou trois fois par jour.

Lors des vérifications, des inspections et des enquêtes, il faut avoir le sens de l'équilibre et de la coordination pour entrer dans des secteurs difficiles, grimper dans des escaliers, des échelles, des chariots -

ANNEXE E
NGC, INSPECTEUR, NORMES RELATIVES AUX
MARCHANDISES DANGEREUSES

élévateurs et des transporteurs à courroie et travailler dans les endroits exigus où se trouve la cargaison des aéronefs.

Dextérité physique et coordination oculo-manuelle pour manipuler et étalonner l'équipement d'inspection, et ouvrir des emballages renfermant des marchandises dangereuses connues, inconnues ou présumées et du matériel de bureau.

Coordination et vivacité d'esprit quand il faut se tenir debout et marcher pendant de longues heures sur les aires de trafic des aéroports et dans les entrepôts, pour éviter les obstacles au niveau des pieds et de la tête, les hélices des giravions et des aéronefs, le sillage aérodynamique, l'entrée d'air et le souffle des réacteurs, les projections de débris, les aéronefs en mouvement, la machinerie lourde et les véhicules de service.

Effort

(11) Effort intellectuel

Le ou la titulaire doit faire un effort intellectuel aux fins décrites ci-après.

Planifier, élaborer et mettre en oeuvre le programme de TC Aviation concernant les permis de niveau équivalent de sécurité pour le transport des marchandises dangereuses. À cette fin, examiner la demande présentée afin d'en déterminer la nature, établir un lien avec les décisions antérieures et déterminer s'il existe un précédent direct, consulter les régions, recenser les autres ministères fédéraux qui s'intéressent à la réglementation selon la nature des marchandises et les consulter pour déterminer les risques, les contrôles et les mesures visant à limiter les risques, comparer avec les normes en vigueur, déterminer les conditions dans lesquelles l'équivalence peut être réalisée, déterminer si la demande devrait être approuvée ou rejetée, et rédiger un permis. Parmi les contraintes, mentionnons la nécessité de consulter plusieurs parties intéressées, les courts délais et la précision exigée.

Planifier, élaborer, mettre en oeuvre et diriger le programme d'approbation de la formation en matière de transport des marchandises dangereuses à l'intention des exploitants aériens. À cette fin, analyser la Loi de 1992 et le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, les Instructions techniques de l'OACI et les modifications réglementaires du Ministère, se tenir au fait de l'environnement changeant des marchandises dangereuses ainsi que des risques connexes, analyser les rapports du BST, réviser le manuel et les normes en fonction des changements apportés, examiner les programmes de formation des autres ministères qui s'occupent de la manutention des marchandises dangereuses, mener des examens sur place visant à vérifier les conditions et les processus opérationnels, comparer les programmes de formation aux exigences, trouver et recommander des solutions aux situations de risque qui ne sont pas visées, et approuver le programme. Parmi les contraintes, mentionnons les pressions liées au travail et le nombre considérable de sources à consulter ainsi que les pressions pour les organismes soumis à une vérification.

Planifier, élaborer et mettre en oeuvre un programme pluriannuel de sensibilisation du public. À cette fin, recenser les publics cibles différents, déterminer les niveaux de sensibilisation et les problèmes particuliers de chaque groupe cible, évaluer les risques associés aux lacunes sur le plan de la sensibilisation, établir les priorités et les degrés de concentration requis pour chaque groupe, surveiller les calendriers des conférences, des réunions d'associations et des autres rencontres, exploiter les occasions de faire des présentations, concevoir des exposés s'adressant à différents groupes et faisant appel à divers moyens de prestation, et planifier et présenter des exposés. Parmi les contraintes, mentionnons les compressions budgétaires, la pénurie de ressources et les priorités changeantes.

Élaborer et tenir à jour le module relatif aux marchandises dangereuses de NACIS II, la base de données informatisées nationales de TC. À cette fin, consulter les utilisateurs, déterminer l'information requise pour la prise des décisions, le contrôle et l'affectation des ressources, élaborer des définitions, définir des procédures de collecte, de vérification et d'entrée, établir des rapports, définir des spécifications et des outils de formation à l'intention des utilisateurs, et collaborer avec les analystes des systèmes. Parmi les contraintes, mentionnons la pénurie de ressources et la précision exigée pour l'élaboration des modules.

Exécuter le volet des examens de l'assurance de la qualité qui porte sur les marchandises dangereuses de l'aviation. À cette fin, examiner les parties pertinentes du manuel des procédures de vérification à l'échelle nationale pour s'assurer qu'elles sont à jour, les réviser pour incorporer les modifications et les mises à jour de la réglementation et des normes, analyser les examens de l'assurance de la qualité qui ont été effectués antérieurement ainsi que les tendances, évaluer les risques, déterminer la méthodologie à suivre, examiner les programmes régionaux (contrôles, portée, justesse du champ d'application, documentation et appui probant, gestion des risques et conformité), observer le fonctionnement, retracer les faits en dépouillant des dossiers particuliers, choisir des domaines en vue de vérifications supplémentaires, discuter des lacunes éventuelles et de leurs causes ainsi que des mesures correctrices avec le surintendant ou la surintendante, cerner les situations où des normes insuffisantes ou imprécises ont contribué à l'inobservation, et rendre compte des résultats. Parmi les contraintes, mentionnons les programmes contradictoires des parties intéressées et les délais serrés qui sont impartis pour les vérifications.

Mener des enquêtes sur les plaintes ou les incidents. À cette fin, déterminer la nature du problème, établir l'information et les éléments de preuve qui permettront de tirer des conclusions, déterminer la méthode d'enquête, rassembler et évaluer des éléments de preuve, déterminer si une infraction a été commise et si elle était intentionnelle, évaluer les risques, faire la distinction entre les mesures correctrices immédiates et à plus long terme et, si cela est justifié, recommander des mesures d'application de la loi. Parmi les contraintes, mentionnons les pressions exercées par les organismes qui font l'objet de sanctions et les objectifs conflictuels des parties intéressées.

(12) Attention soutenue

Rester en position assise et se concentrer intensivement pendant de longues périodes pour examiner de la documentation et travailler devant un écran d'ordinateur ainsi que pour participer à des réunions.

Attention auditive et visuelle soutenue lors des travaux de comités ou des réunions et des séances avec des représentants aux échelles ministérielle, interministérielle, intergouvernementale et internationale pendant trois ou quatre heures, plusieurs fois par mois, pour saisir l'essence des préoccupations, déterminer la pertinence des sujets soulevés et contrôler/surveiller la dynamique de groupe et l'évolution de la discussion. Le ou la titulaire peut normalement suivre la discussion malgré les distractions occasionnelles causées par les conversations parallèles, les déplacements des participants ou la réception des messages urgents. Un manque de concentration de plus de cinq minutes peut entraîner l'omission de renseignements clés et la mauvaise interprétation des observations faites.

Attention soutenue jusqu'à deux heures consécutives pour élaborer et rédiger des documents normatifs. Les moments d'inattention ou les distractions causées par les collègues ou les appels téléphoniques (sur lesquels le ou la titulaire a peu de prise) rompent le fil de la pensée et peuvent se traduire par des lacunes dans le processus d'analyse. Le ou la titulaire consacre jusqu'à 40 % d'une journée normale de travail à ces genres d'activités.

Lors de l'exécution des vérifications et des inspections et de l'observation des essais sur le terrain, attention visuelle soutenue pour déceler les défauts physiques et relever les infractions aux pratiques en matière d'importation, de manutention, d'offre de services de transport et de transport. Ces activités sont accomplies dans un environnement où les personnes responsables peuvent juger qu'il est dans leur intérêt véritable que les infractions ne soient pas relevées. Ce travail est souvent effectué dans le cadre des opérations courantes où de multiples activités se déroulent simultanément et en présence du grand public; le ou la titulaire doit donc faire preuve de discrétion et de tact pour communiquer les infractions et, au besoin, les mesures correctrices qui s'imposent immédiatement.

Attention visuelle et auditive soutenue pour présenter des comptes rendus aux représentants de l'industrie sur les constatations faites dans le cadre des vérifications ou des inspections.

(13) Effort psychologique et émotionnel

Maîtriser les réactions émotives et conserver une attitude professionnelle lors de l'élaboration et de la présentation de politiques et de normes qui sont contraires à son propre point de vue ou à l'opinion d'autrui. Le ou la titulaire ne peut guère exercer de contrôle sur la fréquence et le choix du moment des travaux d'élaboration de politiques et de normes, et notamment sur l'établissement de liens horizontaux avec les politiques et normes des autres directions de Transports Canada. Les travaux portant sur ces questions de politique et de norme peuvent s'échelonner sur plusieurs mois.

Garder son sang-froid et son impartialité lors des séances de comités ou des réunions au cours desquelles les discussions litigieuses menées donnent lieu à des réponses émotives (frustration, colère) de la part des participants. Le ou la titulaire ne peut guère exercer de contrôle sur le moment de ces réactions. Il ou elle doit utiliser des techniques d'animation pour contrôler leur durée et leur fréquence afin de réaliser les objectifs documentés.

(14) Effort physique

Se tenir debout pendant des périodes continues de trois heures au maximum pour présenter des exposés.

Se tenir debout et marcher longuement lors des vérifications, des inspections et des examens de l'assurance de la qualité. Porter des vêtements protecteurs pour se protéger contre les dangers éventuels qui sont liés aux marchandises dangereuses connues ou présumées et à l'environnement de travail. Entrer dans des secteurs difficiles, ce qui peut obliger le ou la titulaire à grimper et à ramper dans des aéronefs, des entrepôts, des installations de tri et des bâtiments pour le fret ainsi qu'au-dessus ou à travers des unités de chargement et des emballages en vrac.

Contourner et éviter les dangers associés au mouvement des hélices des giravions et des aéronefs à voilure fixe, au sillage aérodynamique, à l'entrée d'air et au souffle des réacteurs, aux projections de débris, aux aéronefs en mouvement, à la machinerie lourde et aux véhicules de service.

Soulever et manipuler des barils et des emballages lourds ainsi que leur contenu en réduisant l'exposition aux marchandises dangereuses connues ou présumées.

Voyager au pays et à l'étranger en transportant des documents de référence et des appareils de mesure qui sont lourds, et ce dans toutes les conditions météorologiques.

Conditions de travail

(15) Environnement de travail

ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL PSYCHOLOGIQUE :

L'environnement de travail psychologique est caractérisé par les conditions désagréables suivantes : plaintes de la clientèle et du grand public; priorités contradictoires; délais fermes; rapports avec des personnes dans des situations explosives et demandes multiples auxquelles il faut répondre, et distractions causées tous les jours par le bruit associé au concept d'aménagement à aires ouvertes. À l'occasion, ces conditions créeront un degré élevé d'inconfort psychologique.

Le travail est accompli dans un environnement caractérisé par des changements continus, ce qui peut causer du stress parce que le ou la titulaire a l'impression que le processus d'élaboration des politiques et des normes est sans fin.

Le ou la titulaire doit faire affaire à des clients qui sont en colère en raison de la suspension de documents d'aviation canadiens, des constatations faites dans le cadre des vérifications et des inspections, de la saisie

ANNEXE E
NGC, INSPECTEUR, NORMES RELATIVES AUX
MARCHANDISES DANGEREUSES

ou de la rétention de cargaisons, de l'activité de vérification, d'inspection ou d'enquête, de la diffusion d'un ordre ou de la prise d'autres mesures d'exécution de la loi. Il ou elle doit préconiser l'observation dans un contexte de compressions budgétaires.

ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL PHYSIQUE :

Le travail est exécuté dans un bureau ainsi que sur les lieux d'inspection ou d'examen de l'assurance de la qualité à l'extérieur dans toutes sortes de conditions météorologiques défavorables. Quand le ou la titulaire travaille à ces endroits, il ou elle :

est exposé aux marchandises dangereuses (p. ex. explosifs, gaz inflammables et toxiques, liquides inflammables, matières corrosives et radioactives, substances toxiques et infectieuses);

peut être exposé à des dangers inconnus en raison de marchandises dangereuses non déclarées ou mal emballées ou manutentionnées;

est exposé aux dangers (p. ex. bruit, saleté et odeurs nocives) qui sont associés aux entrepôts de fret, aux installations de triage des colis, aux aires de manœuvre des aéronefs, aux quais à hydravions et aux installations d'entretien des aéronefs;

doit grimper dans des échelles et des transporteurs à courroie et travailler dans des espaces clos (p. ex. salles d'entreposage des marchandises dangereuses et compartiments pour le fret aérien), et porter des vêtements de protection, un casque de sécurité et des protecteurs oculaires et auditifs pour se prémunir contre les dangers, le temps, les insectes et les prédateurs;

doit se détacher des responsabilités et des engagements familiaux et personnels pendant des périodes d'une à trois semaines.

(16) Risque pour la santé

Les demandes et priorités concurrentes et les longues heures de travail pendant les déplacements peuvent entraîner de la fatigue mentale. Le fait de répondre à des demandes multiples et à des priorités qui changent constamment cause du stress.

L'exposition à des produits chimiques toxiques et à d'autres situations dangereuses dans le cadre des vérifications, des inspections et des enquêtes et le fait de manutentionner et de transporter des emballages de marchandises dangereuses connues et inconnues qui constituent des éléments de preuve/pièces peuvent entraîner des blessures graves de courte et de longue durée ou la mort.

PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC

DESCRIPTION DE TRAVAIL

AAA-10168

Inspecteur/inspectrice, Normes relatives aux marchandises dangereuses

Ministère/organisme : Ministère des Transports

Section :

Division : Normes relatives aux marchandises dangereuses

Direction générale : Aviation commerciale et d'affaires

Emplacement géographique : Ottawa (Ont.)

Attestation de sécurité : Autre

Exigences linguistiques : Poste bilingue, CCC/CCC

À l'usage du ministère :

Superviseur/superviseure : Chef, Normes relatives aux marchandises dangereuses
(ADC-3041)

Version : Finale Date de la dernière mise à jour : 1999-05-20

Classification :

Date d'entrée en vigueur :

Identificateur de modèle :

Résultats axés sur le service à la clientèle

Promotion de la manutention, de l'offre de services de transport et du transport en toute sécurité des marchandises dangereuses par voie aérienne au Canada conformément aux dispositions de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et de la Loi sur l'aéronautique, pour assurer la sécurité du public, des biens et de l'environnement.

Activités principales

Planifier, élaborer et mettre en oeuvre le programme de Transports Canada Aviation concernant l'examen des demandes de permis de niveau équivalent de sécurité pour le transport des marchandises dangereuses.

ANNEXE F
NGC, SURINTENDANT, INSPECTION DES
ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN,
INSPECTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Planifier, élaborer et mettre en oeuvre le programme d'approbation de la formation en matière de transport des marchandises dangereuses à l'intention des exploitants aériens.

Contribuer à l'élaboration et à la modification d'un éventail de politiques, règlements, normes, lignes directrices et stratégies (Loi de 1992 et Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, Instructions techniques de l'OACI).

Planifier, élaborer et mettre en oeuvre un programme pluriannuel de sensibilisation du public sur le transport aérien des marchandises dangereuses.

Représenter la Division des normes relatives aux marchandises dangereuses de l'Aviation civile au sein de groupes de travail nationaux et internationaux.

Évaluer la conformité au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses et aux Instructions techniques de l'OACI et recommander l'approbation des demandes de survols et d'escales techniques présentées par des exploitants aériens étrangers qui transportent un chargement de marchandises dangereuses.

Établir et administrer pour Transports Canada (TC) Aviation une base de données informatisées nationales sur les marchandises dangereuses (NACIS II).

Participer aux examens de l'assurance de la qualité, aux vérifications nationales et aux inspections/vérifications régionales de l'Aviation civile.

Donner des avis et conseils techniques au gouvernement, à l'industrie et au public.

Déclaration de l'employé ou l'employée

J'ai eu l'occasion de formuler des commentaires sur cette description de travail.

Signature de l'employé ou l'employée

Date

Déclaration du superviseur ou de la superviseure

La présente constitue une description fidèle des activités et des exigences liées au poste.

Signature du superviseur ou de la superviseure

Date

Autorisation

Signature du ou de la gestionnaire

Date

Caractéristiques du travail

Responsabilité

(1) Information utilisée par d'autres

Établir des réseaux de collecte de renseignements, consulter les représentants des ministères et organismes fédéraux (Environnement Canada, Ressources naturelles Canada, Commission canadienne de sûreté nucléaire) et de l'industrie de l'aviation civile et échanger de l'information et des points de vue avec ces personnes. L'information réunie aidera les cadres de direction du Ministère à élaborer une stratégie nationale visant à sensibiliser le public à l'égard de la manutention, de l'offre de services de transport et du

ANNEXE F
NGC, SURINTENDANT, INSPECTION DES
ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN,
INSPECTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

transport en toute sécurité des marchandises dangereuses ainsi qu'à établir pour l'Aviation civile un programme complet concernant le transport des marchandises dangereuses.

Rassembler, intégrer et organiser des résultats de recherche, des rapports, des analyses et des renseignements pertinents provenant des bases de données et des réseaux de personnes-ressources afin d'étayer l'élaboration de règlements, de normes, de politiques, de procédures et de programmes de formation visant l'évaluation, l'approbation et le contrôle du transport des marchandises dangereuses. L'information en question est requise pour garantir ou confirmer un contenu canadien suffisant et l'observation des exigences réglementaires canadiennes (Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, Règlement de l'aviation canadien et normes connexes, Loi sur l'aéronautique). Les plans de formation, procédures et normes en question sont appliqués dans l'ensemble de l'industrie de l'aviation civile au Canada.

Analyser des renseignements et préparer des cahiers d'information pour donner des avis et conseils techniques et des renseignements exacts, détaillés et faisant autorité aux fonctionnaires fédéraux, provinciaux, municipaux et internationaux, aux exploitants aériens, à l'industrie aéronautique, aux industries de la fabrication et de la distribution et au grand public sur la législation relative aux marchandises dangereuses et les procédures et contrôles applicables à la manutention, à l'offre de services de transport et au transport en toute sécurité des marchandises dangereuses ainsi que sur la conception des programmes de formation. Expliquer la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et la Loi sur l'aéronautique.

Examiner et évaluer les demandes visant l'obtention de permis de niveau équivalent de sécurité qui sont délivrés par TC Aviation pour le transport des marchandises dangereuses en menant des consultations poussées auprès des bureaux régionaux et des autres ministères et parties intéressées en cause, et recommander l'approbation ou le rejet des demandes à l'autorité ministérielle compétente. Les permis délivrés peuvent établir des précédents et servir de point de repère à l'industrie.

Préparer des cahiers d'information et présenter des exposés de sensibilisation lors de conférences de l'industrie et devant des groupes publics et des associations; au cours de ces rencontres, le ou la titulaire doit interpréter diverses questions et y répondre, et convaincre les personnes menant des activités à but lucratif du bien-fondé de la législation relative aux marchandises dangereuses.

Rédiger des rapports et des notes d'information pour communiquer aux surintendants régionaux les résultats des examens de l'assurance de la qualité, ce qui comprend une évaluation de leurs programmes et pratiques afin de les renseigner sur les mesures correctrices et de les convaincre d'en appliquer. Le ou la titulaire doit prendre soin de désamorcer les réactions défensives et de faire la distinction entre les lacunes dans l'exécution et les situations défavorables auxquelles le manque de clarté des normes a contribué.

Rédiger des rapports et des notes d'information pour faire part au ou à la chef, Normes relatives aux marchandises dangereuses, des situations importantes nécessitant des mesures immédiates et l'informer sur les résultats significatifs des examens de l'assurance de la qualité, les demandes de permis créant des précédents, les lacunes dans les normes, les résultats des opérations éclair et d'autres situations importantes qui nécessitent la présentation d'interprétations analytiques et d'éléments d'appui de la preuve. L'information en question est utile dans le cadre du processus décisionnel.

Agir en qualité de témoin expert dans le cadre d'affaires judiciaires et de litiges ainsi que lors d'audiences judiciaires où l'avocat ou l'avocate adverse est susceptible d'attaquer la crédibilité du témoin, et établir des relations de collaboration avec d'autres membres du milieu de l'application de la loi aux échelles nationale et internationale.

Consulter des spécialistes scientifiques au sujet de l'échantillonnage, de l'essai, de l'analyse et des moyens de confinement des marchandises dangereuses et exercer un suivi auprès des exploitants aériens et des représentants locaux pour s'assurer que des mesures correctrices ont été prises afin de régler les plaintes touchant la sécurité et de garantir l'observation des règlements; recommander des modifications ou

ANNEXE F
NGC, SURINTENDANT, INSPECTION DES
ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN,
INSPECTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

révisions et envisager la possibilité d'imposer des sanctions ou d'engager des poursuites si les mesures correctrices voulues ne sont pas prises. L'information en question est utilisée pour assurer un suivi approprié et l'existence d'une piste de vérification ainsi que pour communiquer avec les agents de l'industrie du transport afin de garantir la mise en oeuvre des programmes d'inspection des marchandises dangereuses et de donner de l'aide et des conseils spécialisés sur les questions d'inspection et d'application de la Loi.

Informar la direction de l'organisation soumise à une inspection de toutes les constatations, infractions et déficiences sur le plan de la sécurité qui ont été observées, et signaler aux autorités de police compétentes toutes les infractions relevées aux dispositions de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, de la Loi sur les explosifs et des autres lois régissant les marchandises dangereuses.

Répondre aux demandes de renseignements des autres ministères fédéraux, des exploitants aériens et des autres parties intéressés pour présenter des interprétations, des avis et des conseils concernant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et la Loi sur l'aéronautique. Répondre aux demandes d'accès à l'information en dépouillant l'historique du sujet visé par la demande, en évaluant correctement quels renseignements se rapportent à celle-ci et en rédigeant la réponse pour ensuite la signer ou la faire signer par le superviseur ou la superviseuse.

Conseiller les fonctionnaires des autres ministères qui s'occupent de la manutention, de l'offre de services de transport ou du transport des marchandises dangereuses (Douanes Canada, Postes Canada) sur les exigences, les risques et les pratiques sûres ainsi que sur la conception des cours de formation, ce qui comporte l'interprétation des exigences de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et la Loi sur l'aéronautique; évaluer les risques et les rattacher aux pratiques en place. Le ou la titulaire doit justifier le point de vue quant aux risques et convaincre les personnes intéressées d'accepter des changements dans les pratiques opérationnelles.

Donner des conseils spécialisés aux exploitants aériens, aux fabricants, aux expéditeurs, aux groupeurs et aux autres parties intéressées concernant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et la Loi sur l'aéronautique, les stratégies de gestion des risques et les pratiques exemplaires.

Contribuer à la planification, à la direction et à la prestation d'ateliers nationaux comme l'atelier annuel à l'intention des surintendants et la séance de formation biennale s'adressant aux inspecteurs du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation, et élaborer et présenter des exposés sur les nouvelles exigences et les problèmes récurrents.

Mener des recherches puis élaborer et mettre en oeuvre le programme d'approbation de la formation en matière de transport des marchandises dangereuses à l'intention des exploitants aériens, revoir et mettre à jour les Lignes directrices (TP 12208) pour tenir compte des modifications réglementaires apportées à la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses et aux Instructions techniques de l'OACI, conseiller l'industrie sur l'établissement des programmes de formation, vérifier l'exactitude du cours de TC sur le contrôle des passagers avant l'embarquement, et conseiller les autres ministères fédéraux (p. ex. Douanes Canada et Postes Canada) sur les exigences réglementaires applicables aux marchandises dangereuses et sur l'établissement de leurs programmes de formation. Mettre à jour la base de données de TC Aviation sur les marchandises dangereuses en ce qui a trait aux programmes de formation approuvés à l'intention des exploitants aériens pour tenir l'information à jour et produire des rapports. Cette information est utilisée pour garantir une connaissance et une compréhension exhaustives de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et des règlements et lignes directrices connexes.

Étudier, examiner et recommander des modifications aux aspects des manuels et des lignes directrices techniques qui ont trait au Programme concernant le transport des marchandises dangereuses de l'Aviation civile (Manuel des vérifications réglementaires, circulaires d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires, Manuel des inspecteurs des marchandises dangereuses). Cette information est utilisée pour tenir compte des modifications réglementaires, des problèmes d'interprétation et d'observation que rencontrent

ANNEXE F
NGC, SURINTENDANT, INSPECTION DES
ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN,
INSPECTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

les inspecteurs, de l'évolution technologique, des constatations et observations pertinentes découlant des examens de l'assurance de la qualité, et des consultations menées auprès des parties intéressées. Examiner les modifications apportées à la Loi de 1992 et au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses ainsi qu'aux Instructions techniques de l'OACI et évaluer leur incidence sur les exploitants aériens canadiens utilisant le réseau de transport aérien du Canada et sur la réglementation canadienne, déterminer et définir des adaptations au besoin, et élaborer des propositions détaillées visant à modifier certaines parties des documents législatifs en question. Les cadres de direction du Ministère utilisent cette information pour élaborer des politiques et règlements nouveaux ou apporter des changements à ceux qui sont en vigueur.

Rassembler de l'information et rédiger des rapports découlant d'études spéciales se rapportant à l'élaboration de règlements canadiens pour le contrôle efficace du transport des marchandises dangereuses comme une étude portant sur les exigences réglementaires applicables aux industries liées à l'aéronautique (ambulances aériennes, enquête sur les bouteilles de propane), consulter les régions et les parties intéressées, mener des inspections sur place, et élaborer des propositions détaillées dont les cadres de direction du Ministère se servent pour examiner les politiques et règlements existants.

Évaluer les tendances, les progrès techniques, les normes du gouvernement et de l'industrie, les pratiques et innovations de l'industrie dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, les tactiques visant à éviter la réglementation, les risques associés à l'importation, à la manutention, à l'offre de services de transport ou au transport des marchandises dangereuses, les défis posés par les progrès scientifiques et techniques, les tactiques d'application de la loi et les renseignements nécessaires à l'intention de la clientèle, des parties intéressées et des partenaires. Cette information est utilisée pour établir et entretenir des rapports de collaboration avec l'industrie et les autres organismes d'exécution afin de garantir la réalisation des buts et objectifs des programmes.

Établir, administrer et tenir à jour pour TC Aviation une base de données informatisées nationales sur les marchandises dangereuses (NACIS II) pour faciliter la prise des décisions, l'évaluation des risques et l'affectation des ressources.

Élaborer, mettre en oeuvre et diriger un programme national pluriannuel de sensibilisation du public au sujet du transport des marchandises dangereuses, recenser les publics cibles et déterminer leurs besoins en information, concevoir, planifier et présenter des exposés à l'intention des différents groupes cibles, stimuler et exploiter les occasions de réaliser des projets de concert avec d'autres ministères et l'industrie, rédiger des articles sur des sujets d'actualité et des préoccupations nouvelles et les soumettre à des publications liées à l'industrie. Cette information est utilisée pour assurer une sensibilisation et une compréhension accrues à l'égard de la manutention et du transport des marchandises dangereuses.

Planifier les vérifications nationales et régionales des marchandises dangereuses qui sont menées par l'Aviation civile pour s'assurer que les personnes qui manutentionnent, offrent de transporter et transportent des marchandises dangereuses, y compris les exploitants aériens canadiens et étrangers, respectent la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, les normes pertinentes de l'ONGC et de la CSA, les Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale, la Loi sur l'aéronautique et le Règlement de l'aviation canadien.

Sur demande, prêter main-forte aux régions en menant des inspections, des activités de surveillance et des évaluations et en accordant des autorisations, pour garantir le respect de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et de la Loi sur l'aéronautique. S'acquitter des responsabilités incombant à un inspecteur régional ou une inspectrice régionale des marchandises dangereuses pour contribuer à la réduction de l'arriéré, assurer la suppléance dans une région en cas de maladie ou de perte de personnel, et procéder à des essais indépendants des changements apportés aux normes et aux pratiques d'inspection.

Évaluer la conformité aux exigences des IT de l'OACI et, s'il y a lieu, recommander l'approbation des demandes de survols et d'escales techniques qui sont présentées par des exploitants aériens étrangers

ANNEXE F
NGC, SURINTENDANT, INSPECTION DES
ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN,
INSPECTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

transportant des marchandises dangereuses; si un permis de niveau de sécurité équivalent de TC Aviation ou une autorisation nationale s'impose également, rédiger le permis, recommander son approbation et coordonner son traitement rapide dans le cadre du processus d'approbation. (Ces mesures ont des incidences internationales sur la sécurité du transport des marchandises dangereuses).

(2) Bien-être d'autrui

Relever les conditions dangereuses et avertir les collègues des risques pour la sécurité et des conditions potentiellement dangereuses dans le cadre des vérifications, des inspections ou des enquêtes visant les exploitants aériens et les personnes qui manutentionnent, offrent de transporter et transportent des marchandises dangereuses; assurer la relève de sécurité dans les cas où l'on prévoit de la résistance ou une absence de coopération.

Le Programme concernant le transport des marchandises dangereuses a pour mandat de favoriser la sécurité du public lors du transport de marchandises dangereuses. En accordant ainsi une grande importance à la sécurité publique, on tient pour acquis que des tierces parties qui ne s'occupent pas du transport des marchandises dangereuses sont susceptibles d'être lésées. Le « grand public » visé s'attend à ce que sa sécurité soit assurée non seulement par les parties associées à des activités commerciales mais également par le gouvernement.

Assurer la sécurité des collègues au moment d'entrer dans des espaces clos.

(3) Leadership des ressources humaines

Dispenser de la formation aux nouveaux inspecteurs ou à d'autres membres du personnel du Ministère sur les techniques d'inspection et d'enquête ainsi que sur les règlements, les normes et les procédures de sécurité.

Agir en tant que membre d'une équipe quand plusieurs inspecteurs participent à des vérifications et à des inspections; à ce titre, respecter les restrictions en matière de ressources, déterminer la portée et les objectifs, attribuer et coordonner les activités, donner de l'information, des avis et des conseils, examiner le travail effectué et rédiger des rapports. Cette responsabilité peut être partagée ou assumée en alternance avec les collègues.

Communiquer aux inspecteurs en matière de réglementation des renseignements techniques portant sur l'importation, la manutention, l'offre de services de transport et le transport des marchandises dangereuses par l'industrie quand des vérifications, des inspections ou des enquêtes sont menées.

Intervenir et diriger le personnel de l'industrie au besoin pour faire en sorte que le transport des marchandises dangereuses se fasse en toute sécurité et de manière appropriée.

Sur demande, prêter main-forte aux régions en menant des inspections, des activités de surveillance et des évaluations et en accordant des autorisations, pour garantir le respect de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et de la Loi sur l'aéronautique. S'acquitter des responsabilités incombant à un inspecteur régional ou une inspectrice régionale des marchandises dangereuses pour contribuer à la réduction de l'arriéré, assurer la suppléance dans une région en cas de maladie ou de perte de personnel, et procéder à des essais indépendants des changements apportés aux normes et aux pratiques d'inspection.

Représenter la Division des normes relatives aux marchandises dangereuses de l'Aviation civile auprès de la clientèle et des organismes d'exécution aux échelles nationale et internationale, assurer la coordination et faire partie de comités de travail et de groupes d'étude intraministériels, interministériels, intergouvernementaux et mixtes (gouvernement fédéral-industrie) qui s'intéressent aux questions d'ordre réglementaire, normatif et procédural qui visent l'importation, la manutention, l'offre de services de transport et le transport des marchandises dangereuses.

ANNEXE F
NGC, SURINTENDANT, INSPECTION DES
ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN,
INSPECTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Participer à des opérations éclair nationales et régionales (y compris celles où interviennent d'autres ministères) visant à évaluer les risques associés à des activités particulières, évaluer les résultats des opérations éclair exécutées et recommander des modifications aux normes, aux lignes directrices et aux stratégies d'application de la loi. À cette fin, planifier, organiser et élaborer des programmes de travail et prendre des mesures de suivi par suite des opérations éclair en question.

Offrir des conseils et de l'expertise technique aux inspecteurs des marchandises dangereuses de l'Aviation civile à l'échelle régionale concernant les politiques, règlements, normes, lignes directrices et stratégies se rapportant au programme national des marchandises dangereuses de TC Aviation.

Participer à des séminaires, à des ateliers et à des conventions organisés par le gouvernement et l'industrie et/ou en assurer la direction et faire de même dans le cas des séances de groupes de travail interdivisionnaires où les participants examinent, analysent de manière constructive et critiquent des propositions et recommandent des solutions de rechange. En qualité de responsable des ateliers et séminaires en question, le ou la titulaire doit établir des objectifs et des échéanciers et examiner les travaux en cours.

À titre de spécialiste en matière de marchandises dangereuses, participer aux examens de l'assurance de la qualité des programmes nationaux et régionaux; déterminer la portée et les méthodologies; évaluer la qualité et l'importance des constatations en qualité de membre de l'équipe chargée de l'examen de l'assurance de la qualité; évaluer les contrôles, les pratiques et l'observation des exigences; discuter des mesures correctrices nécessaires avec le surintendant ou la surintendante responsable et lui donner des conseils à ce sujet; cerner les situations où le manque de clarté des normes et des procédures d'inspection a contribué à l'inobservation et, dans ces circonstances, élaborer des propositions détaillées en vue de la révision; rendre compte des résultats, et réviser la partie du Programme d'examen de l'assurance de la qualité qui porte sur les marchandises dangereuses et relève de l'Aviation civile afin de tenir compte des expériences.

Planifier les vérifications nationales et régionales des marchandises dangereuses qui sont menées par l'Aviation civile et y participer afin de s'assurer que les personnes qui manutentionnent, offrent de transporter et transportent des marchandises dangereuses, y compris les exploitants aériens canadiens et étrangers, respectent la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, les normes pertinentes de l'ONGC et de la CSA, les Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale, la Loi sur l'aéronautique et le Règlement de l'aviation canadien. À titre de participant ou participante, le ou la titulaire doit établir les buts, les objectifs et les plans de travail des vérifications, affecter des ressources, évaluer l'état d'avancement des travaux et rédiger des rapports.

(4) Argent

PLANIFICATION ET CONTRÔLE :

Contribuer à l'établissement d'un plan de travail annuel pour ses propres déplacements et dépenses, et présenter des rapports d'étape sur le plan établi au ou à la chef, Normes relatives aux marchandises dangereuses.

OBTENTION DE FONDSD :

S.O.

DÉPENSE DE FONDSD :

Utiliser des cartes d'appel et des cartes de crédit du gouvernement pour les dépenses de voyage et les achats approuvés. Engager des dépenses et en rendre compte, conformément à la Directive sur les voyages.

(5) Ressources matérielles et produits

Se servir et assurer l'entretien, la garde et la sécurité d'un ordinateur personnel, d'un ordinateur portable, d'un téléphone cellulaire, de périphériques et d'un appareil-photo. En outre, prendre soin et assurer l'étalonnage et l'entretien des appareils de mesure qui sont fournis par le Bureau régional des marchandises dangereuses de l'Aviation civile. Ces articles sont dispendieux mais facilement remplaçables.

Assurer la tenue des dossiers actifs sur support papier qui sont utilisés par certains membres du personnel de l'Aviation civile. Ces dossiers se remplacent difficilement et contiennent souvent des documents originaux. Assurer temporairement la garde et le contrôle de documents et de biens appartenant aux personnes ou compagnies faisant l'objet d'une vérification.

(6) Surveillance de la conformité

Déterminer l'importance des infractions et des conditions dangereuses observées au cours des vérifications/inspections ainsi que les mesures correctrices qui s'imposent en vertu de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et de la Loi sur l'aéronautique. Les mesures prises pour corriger la condition dangereuse observée peuvent accroître la sécurité publique et protéger les biens et l'environnement; elles peuvent également signifier une perte d'affaires et une perturbation du service pour l'exploitant qui mène ses activités dans un environnement économique où la concurrence est acharnée. L'exploitant peut juger que certaines mesures correctrices sont inutiles et constituent une menace possible pour la survie économique.

Exécuter une fonction d'écoute et d'observation pour le compte des autres programmes de la Direction de l'aviation commerciale et d'affaires conformément aux pouvoirs délégués en vertu de l'annexe H-16 du Règlement de l'aviation canadien.

Déterminer avec l'exploitant les mesures correctrices à prendre pour corriger les conditions insatisfaisantes qui ont été observées au cours des vérifications/inspections. Les intérêts et les points de vue peuvent être conflictuels. Le ou la titulaire doit concilier la sécurité avec les considérations d'ordre économique.

Assurer la médiation entre les exploitants aériens, les expéditeurs, les transitaires, les groupeurs et les membres des équipes dans les situations où la responsabilité à l'égard des mesures correctrices n'est pas clairement définie. À cette fin, analyser et concilier différents points de vue et favoriser l'entente.

Habilité

(7) Application de la connaissance du domaine de travail

Le ou la titulaire doit connaître ce qui suit :

les propriétés physiques, chimiques et toxicologiques des marchandises dangereuses, et les aspects techniques et industriels de la sécurité qui sont liés à la manutention, à l'offre de services de transport et au transport de ces marchandises, ce qui comprend une compréhension des principes mécaniques et conceptuels applicables à la conception et à la construction des moyens de confinement (bouteilles de gaz comprimé, appareils sous pression, citernes mobiles et conteneurs multimodaux) ainsi que leurs caractéristiques de sécurité, composantes et normes d'entretien;

les théories, principes et pratiques se rapportant à l'étude, à l'élaboration et à l'établissement des politiques et des normes pour rassembler et analyser des données et élaborer des options, des stratégies et des recommandations sur des questions relatives à la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, au Règlement de l'aviation canadien et aux normes connexes, et aux politiques, instructions et autres documents d'information du Ministère afin de garantir le maintien d'un programme canadien

ANNEXE F
NGC, SURINTENDANT, INSPECTION DES
ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN,
INSPECTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

concernant le transport des marchandises dangereuses qui est axé sur la sécurité et exhaustif sur le plan économique;

les théories, principes, méthodes et pratiques de gestion des projets pour faire partie ou assurer la direction d'équipes de projet, de comités et de groupes de vérification qui sont formés de représentants du Ministère, du Ministère et de l'industrie et d'autres pays, ainsi que pour coordonner les activités de Transports Canada avec les parties intéressées à l'échelle nationale au sujet des questions de réglementation de l'aviation civile se rapportant aux marchandises dangereuses;

les méthodes et techniques de recherche, de statistique, de simulation et d'analyse servant à analyser les tendances et à élaborer des modèles utilisables, pour vérifier la pertinence de diverses options en matière de politiques et de normes qui sont à l'étude par Transports Canada;

les théories et techniques servant à élaborer et à présenter des exposés pour informer, convaincre ou influencer diverses parties intéressées de l'aviation civile afin qu'elles respectent la réglementation et les normes régissant le transport des marchandises dangereuses;

les techniques et pratiques d'exploitation d'un ordinateur personnel, ce qui comprend l'utilisation de divers logiciels (p. ex. Windows, Word, Excel, Access, Power Point, NETSCAPE, Microsoft Schedule, SNARA pour le navigateur ATP de Windows, Delrina FormFlow, World View, Microsoft Exchange) et des systèmes d'information du Ministère (p. ex. base de données Termium, base des données sur les consignes de navigabilité, base de données Query, base de données sur les organismes agréés, base de données de TC, base de données sur la formation des TEA) qui s'appliquent à la manipulation de la base de données automatisées, ainsi que les bases de données et les logiciels variés conçus expressément pour les programmes de l'aviation civile qui sont administrés par Transports Canada comme le Système national d'information sur les compagnies d'aviation (NACIS) et le SNARA, pour produire des rapports et de l'information statistique et communiquer des renseignements aux collègues, aux supérieurs et aux exploitants aériens;

les théories, principes et méthodes de vérification, y compris les procédures et techniques d'échantillonnage, les systèmes de fiabilité statistique, les méthodes d'assurance de la qualité, le contrôle de processus et les principes d'élaboration des programmes d'entretien, pour planifier et exécuter des vérifications exhaustives des opérations des compagnies aériennes et d'autres installations;

les méthodes et pratiques nécessaires pour élaborer un module relatif aux marchandises dangereuses pour NACIS II, la base de données informatisées nationales de TC Aviation qui a une incidence sur la qualité de l'information disponible pour l'évaluation et la prise de décisions, les évaluations des risques, l'établissement des objectifs et l'affectation des ressources;

les méthodes, théories et pratiques applicables à l'exécution des examens de l'assurance de la qualité qui ont une incidence sur le recensement des contrôles insuffisants et l'application des mesures correctrices nécessaires, le fonctionnement efficace du Programme des marchandises dangereuses de l'Aviation à l'échelle régionale, le recensement des normes imprécises ou insuffisantes, et l'exposition du Ministère à des risques de litige;

les méthodes, théories et pratiques visant la planification et l'exécution des vérifications/inspections qui sont faites en vertu de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et de la Loi sur l'aéronautique et qui ont une incidence sur l'observation, la dissuasion, le recensement, la correction et la minimisation des conditions dangereuses, le recensement et la gestion des risques, et la sécurité publique;

les méthodes et pratiques en matière de comportement humain pour mener des enquêtes sur les plaintes concernant les infractions possibles à la réglementation sur les marchandises dangereuses, appliquer des mesures d'exécution de la loi (y compris saisies, détentions et poursuites), recommander la suspension de documents d'aviation canadiens, conseiller les parties intéressées au sujet des pratiques exemplaires,

ANNEXE F
NGC, SURINTENDANT, INSPECTION DES
ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN,
INSPECTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

assurer la coopération intergouvernementale, et agir en qualité de témoin expert dans le cadre d'affaires judiciaires et de litiges et lors d'enquêtes judiciaires;

les principes se rapportant aux domaines suivants : analyse des risques, gestion de la qualité totale, vérifications, enquêtes, exécution de la loi, essais non destructifs, poursuites, instances, responsabilités et procédures des expéditeurs, et analyse des marchandises dangereuses;

les méthodes, techniques et pratiques utilisées aux fins suivantes : inspecter l'emballage des explosifs afin d'assurer la conformité aux spécifications pertinentes des Nations Unies ainsi que celui des substances infectieuses pour garantir le respect des exigences réglementaires en matière d'emballage; vérifier la construction des emballages pour s'assurer qu'elle est conforme aux règlements prescrits qui visent les emballages et s'appliquent à la conception et à la construction des emballages particuliers; inspecter les bouteilles ou les petits contenants de gaz comprimé pour s'assurer que les bouteilles prévues dans la réglementation ont été utilisées, qu'elles portent les mentions prescrites et qu'elles ont été testées conformément aux spécifications pertinentes; inspecter et évaluer les opérations et les moyens de confinement des carburants en vrac sur les terrains des aéroports pour s'assurer qu'il n'y a pas de procédures ou conditions dangereuses; choisir et utiliser des appareils de détection ou de mesure pour vérifier la présence ou l'absence de marchandises dangereuses ou de rayonnement résiduel; vérifier la séparation des explosifs selon les groupes de compatibilité; vérifier l'exactitude des calculs de l'indice de transport pour les suremballages contenant des substances radioactives selon le moyen de transport pour s'assurer que l'indice de transport ne dépasse pas les limites prescrites dans la réglementation; inspecter les citernes mobiles et les compartiments de fret pour s'assurer qu'ils ont été bien choisis, qu'ils sont homologués comme étant conformes aux normes de construction pertinentes, qu'ils sont en bon état mécanique et que tous les dispositifs de sécurité sont en bon état de fonctionnement; saisir et immobiliser des envois et des conteneurs de marchandises dangereuses et interdire l'utilisation d'emballages et de moyens de transport ou en ordonner l'interdiction et, s'il y a lieu, ordonner aux personnes responsables des marchandises dangereuses ou des conteneurs, de l'emballage et des moyens de transport de celles-ci de corriger toute infraction à la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et à la Loi sur l'aéronautique ou toute situation potentiellement dangereuse.

(8) Connaissance du contexte

Exigences du poste :

SA PROPRE UNITÉ DE TRAVAIL

Connaître les rôles et les responsabilités de l'unité de travail pour travailler efficacement avec les collègues. Connaître les procédures et processus administratifs internes pour faire en sorte que la Direction les respecte en tous temps et évaluer le niveau de conformité de l'unité, ainsi que leur interrelation avec les rôles et responsabilités des autres unités de la Direction de l'aviation commerciale et d'affaires.

Connaître l'expertise et l'expérience des collègues pour s'assurer leur concours ou obtenir des avis et conseils sur des questions précises.

SON PROPRE MINISTÈRE OU ORGANISME

Connaître les rouages, les fonctions, l'organisation, la mission, le mandat, les programmes, les profils de l'effectif, les pratiques de gestion et les objectifs généraux du Ministère. Connaître également le climat politique, social et culturel pour mesurer l'opinion et la réceptivité du Ministère face aux règles et règlements de l'aviation.

Connaître la structure du Ministère, les interactions entre les diverses composantes organisationnelles (p. ex. Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne – CCRAC), le processus de certification des aéronefs, les critères de justification d'une demande de certificat d'exploitant aérien, et un éventail de procédures et systèmes (programmes de formation sur les marchandises dangereuses).

ANNEXE F
NGC, SURINTENDANT, INSPECTION DES
ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN,
INSPECTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Connaître les délégations ministérielles en vertu de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et de la Loi sur l'aéronautique en ce qui concerne les inspections et les autres affaires réglementaires pour comprendre leurs cadres législatifs et leur incidence sur les activités liées à la manutention, à l'offre de services de transport et au transport des marchandises dangereuses.

AUTRES MINISTÈRES ET ORGANISMES FÉDÉRAUX

Connaître les responsabilités et les objectifs des autres ministères fédéraux et des autres paliers de gouvernement dans le domaine des marchandises dangereuses.

SECTEUR PRIVÉ ET AUTRES SECTEURS PUBLICS CANADIENS

Connaître les pratiques et les contraintes de l'industrie aéronautique aux échelles régionale et nationale afin de comprendre son environnement particulier et de l'aider à adopter des pratiques sûres concernant les marchandises dangereuses.

Connaître les associations professionnelles (Association du transport aérien du Canada (ATAC), Association des industries aérospatiales du Canada (AIAC), Canadian Owners and Pilot Association (COPA)), les établissements de formation et les groupes d'intérêt pour les conseiller sur les lignes directrices, directives, politiques, normes et règlements nouveaux concernant la manutention et le transport des marchandises dangereuses.

Connaître les effets socio-économiques des crises et des urgences dans le domaine des transports sur l'industrie nationale du transport aérien, les collectivités touchées, le grand public et les parties intéressées.

SECTEURS PUBLICS ET PRIVÉS INTERNATIONAUX

Connaître les responsabilités et les objectifs des autres ministères fédéraux et des autres paliers de gouvernement dans le domaine des marchandises dangereuses, ainsi que les organismes des États-Unis (FAA et Département des transports) et les organismes américains limitrophes, leurs structures organisationnelles respectives pour la prestation des programmes connexes, leurs intervenants clés et leurs interactions avec le Groupe de la sécurité et de la sûreté.

Connaître les organismes de réglementation internationaux (ONU, OACI) qui s'occupent de la réglementation du transport des marchandises dangereuses, ainsi que leurs objectifs, stratégies, règlements et programmes et leurs interactions avec Transports Canada.

LÉGISLATION ET RÉGLEMENTATION

Connaître la Loi de 1992 et le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'OACI, la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses de l'IATA, les normes de l'Association canadienne de normalisation (CSA) et les normes nationales de l'Office des normes générales du Canada (ONGC), les lois provinciales et territoriales régissant les marchandises dangereuses, le Règlement de l'aviation canadien, la Loi sur les explosifs, le Guide nord-américain des mesures d'urgence, la Loi sur les produits antiparasitaires, la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires, le Code criminel du Canada, la Loi sur la preuve au Canada, la Charte des droits et libertés, le Code canadien du travail en ce qui touche la sécurité et la santé au travail, la Loi sur la Société canadienne des postes, la Loi sur l'aéronautique, les principes applicables aux essais non destructifs, la Loi sur l'accès à l'information, la Loi sur la protection des renseignements personnels, la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique, la Loi sur l'emploi dans la fonction publique, la Loi sur la gestion des finances publiques, la Loi sur les poursuites sommaires, les articles pertinents de l'ALENA, le *Hazardous Materials Regulations* des États-Unis (CFR 49 - parties 106 à 180) et le manuel *Exemptions and Approvals* du Département américain des transports, et ce à un niveau permettant de fournir des interprétations faisant autorité, de déterminer si les demandes répondent

ANNEXE F
NGC, SURINTENDANT, INSPECTION DES
ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN,
INSPECTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

aux exigences, d'élaborer des propositions visant l'apport de modifications à la réglementation, d'évaluer la conformité, de déterminer les mesures d'exécution appropriées et d'établir un dossier en vue de poursuites. Ces connaissances sont également nécessaires pour comprendre la réglementation, la culture et le contexte opérationnel qui ont cours dans d'autres parties du monde afin de s'assurer que les exploitants aériens qui mènent des activités à l'échelle internationale respectent les lois et règlements canadiens.

Connaître les articles pertinents du Code criminel pour être en mesure d'examiner et de commenter des ébauches de mandats de perquisition et des dossiers d'exécution et de poursuites judiciaires découlant des cas de non-respect ainsi pour exercer efficacement les pouvoirs délégués.

Connaître la Loi sur les secrets officiels, les Lignes directrices concernant les conflits d'intérêts et les politiques et procédures du gouvernement en matière de sécurité qui s'appliquent à la protection de l'information et des documents pour assurer la sécurité des données recueillies.

(9) Communication

TRANSMISSION (SE FAIRE COMPRENDRE) :

Habiletés d'expression verbale pour répondre aux questions, expliquer l'objet des vérifications, inspections et enquêtes ainsi que la démarche appliquée, informer la clientèle sur les constatations faites, négocier des mesures correctrices, discuter des dossiers de poursuites, donner des avis et conseils, expliquer des décisions et jugements, participer aux consultations menées auprès des parties intéressées, et faire partie de groupes de travail.

Habiletés d'expression écrite pour rédiger des permis et des rapports, élaborer des documents pédagogiques, des lignes directrices, des normes et des procédures, rédiger des rapports techniques sur les constatations, documenter la nature des infractions, présenter une analyse des enjeux particuliers qui sont liés au Programme des marchandises dangereuses de l'Aviation, élaborer des propositions visant l'apport de modifications réglementaires, répondre aux lettres provenant du public et des exploitants aériens ainsi qu'à la correspondance ministérielle, et rédiger des notes d'information et des notes pour la période des questions à la Chambre des communes à l'intention du ou de la ministre des Transports.

Habiletés de présentation pour présenter les constatations découlant des vérifications et faire des exposés lors de conférences, d'ateliers et de séances de sensibilisation du public. Les exposés sont faits devant différents publics ayant divers niveaux de sensibilisation; dans certains cas, les personnes présentes ne connaissent presque pas les problèmes et les risques, ce qui oblige le ou la titulaire à adapter l'exposé en fonction de leur niveau de compréhension.

RÉCEPTION (COMPRENDRE LES AUTRES) :

Habiletés de lecture pour évaluer et interpréter des règlements, des spécifications, des rapports, des publications techniques, des courriels, des demandes de renseignements, des programmes de formation, des documents de l'industrie, des lettres de plainte, des pièces de correspondance d'autres ministères fédéraux, des comptes rendus d'accidents liés aux marchandises dangereuses et d'autres documents.

Habiletés d'interprétation et d'observation pour comprendre le langage corporel dans des situations conflictuelles où il faut faire affaire à des parties intéressées de l'aviation civile afin de répondre à leurs questions (en qualité de représentant officiel ou représentante officielle du Ministère), d'anticiper les questions et de s'assurer que le message communiqué est bien compris.

(10) Habiletés motrices et sensorielles

Dextérité et coordination pour utiliser un clavier d'ordinateur (de bureau ou portable) afin d'établir quotidiennement des règlements, des politiques, des normes et des rapports et d'introduire des données jusqu'à deux heures consécutives, deux ou trois fois par jour.

ANNEXE F
NGC, SURINTENDANT, INSPECTION DES
ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN,
INSPECTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Lors des vérifications, des inspections et des enquêtes, il faut avoir le sens de l'équilibre et de la coordination pour entrer dans des secteurs difficiles, grimper dans des escaliers, des échelles, des chariots - élévateurs et des transporteurs à courroie et travailler dans les endroits exigus où se trouve la cargaison des aéronefs.

Dextérité physique et coordination oculo-manuelle pour manipuler et étalonner l'équipement d'inspection, et ouvrir des emballages renfermant des marchandises dangereuses connues, inconnues ou présumées et du matériel de bureau.

Coordination et vivacité d'esprit quand il faut se tenir debout et marcher pendant de longues heures sur les aires de trafic des aéroports et dans les entrepôts, pour éviter les obstacles au niveau des pieds et de la tête, les hélices des giravions et des aéronefs, le sillage aérodynamique, l'entrée d'air et le souffle des réacteurs, les projections de débris, les aéronefs en mouvement, la machinerie lourde et les véhicules de service.

Effort

(11) Effort intellectuel

Le ou la titulaire doit faire un effort intellectuel aux fins décrites ci-après.

Planifier, élaborer et mettre en oeuvre le programme de TC Aviation concernant les permis de niveau équivalent de sécurité pour le transport des marchandises dangereuses. À cette fin, examiner la demande présentée afin d'en déterminer la nature, établir un lien avec les décisions antérieures et déterminer s'il existe un précédent direct, consulter les régions, recenser les autres ministères fédéraux qui s'intéressent à la réglementation selon la nature des marchandises et les consulter pour déterminer les risques, les contrôles et les mesures visant à limiter les risques, comparer avec les normes en vigueur, déterminer les conditions dans lesquelles l'équivalence peut être réalisée, déterminer si la demande devrait être approuvée ou rejetée, et rédiger un permis. Parmi les contraintes, mentionnons la nécessité de consulter plusieurs parties intéressées, les courts délais et la précision exigée.

Planifier, élaborer, mettre en oeuvre et diriger le programme d'approbation de la formation en matière de transport des marchandises dangereuses à l'intention des exploitants aériens. À cette fin, analyser la Loi de 1992 et le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, les Instructions techniques de l'OACI et les modifications réglementaires du Ministère, se tenir au fait de l'environnement changeant des marchandises dangereuses ainsi que des risques connexes, analyser les rapports du BST, réviser le manuel et les normes en fonction des changements apportés, examiner les programmes de formation des autres ministères qui s'occupent de la manutention des marchandises dangereuses, mener des examens sur place visant à vérifier les conditions et les processus opérationnels, comparer les programmes de formation aux exigences, trouver et recommander des solutions aux situations de risque qui ne sont pas visées, et approuver le programme. Parmi les contraintes, mentionnons les pressions liées au travail et le nombre considérable de sources à consulter ainsi que les pressions pour les organismes soumis à une vérification.

Planifier, élaborer et mettre en oeuvre un programme pluriannuel de sensibilisation du public. À cette fin, recenser les publics cibles différents, déterminer les niveaux de sensibilisation et les problèmes particuliers de chaque groupe cible, évaluer les risques associés aux lacunes sur le plan de la sensibilisation, établir les priorités et les degrés de concentration requis pour chaque groupe, surveiller les calendriers des conférences, des réunions d'associations et des autres rencontres, exploiter les occasions de faire des présentations, concevoir des exposés s'adressant à différents groupes et faisant appel à divers moyens de prestation, et planifier et présenter des exposés. Parmi les contraintes, mentionnons les compressions budgétaires, la pénurie de ressources et les priorités changeantes.

Élaborer et tenir à jour le module relatif aux marchandises dangereuses de NACIS II, la base de données informatisées nationales de TC. À cette fin, consulter les utilisateurs, déterminer l'information requise pour

ANNEXE F
NGC, SURINTENDANT, INSPECTION DES
ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN,
INSPECTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

la prise des décisions, le contrôle et l'affectation des ressources, élaborer des définitions, définir des procédures de collecte, de vérification et d'entrée, établir des rapports, définir des spécifications et des outils de formation à l'intention des utilisateurs, et collaborer avec les analystes des systèmes. Parmi les contraintes, mentionnons la pénurie de ressources et la précision exigée pour l'élaboration des modules.

Exécuter le volet des examens de l'assurance de la qualité qui porte sur les marchandises dangereuses de l'aviation. À cette fin, examiner les parties pertinentes du manuel des procédures de vérification à l'échelle nationale pour s'assurer qu'elles sont à jour, les réviser pour incorporer les modifications et les mises à jour de la réglementation et des normes, analyser les examens de l'assurance de la qualité qui ont été effectués antérieurement ainsi que les tendances, évaluer les risques, déterminer la méthodologie à suivre, examiner les programmes régionaux (contrôles, portée, justesse du champ d'application, documentation et appui probant, gestion des risques et conformité), observer le fonctionnement, retracer les faits en dépouillant des dossiers particuliers, choisir des domaines en vue de vérifications supplémentaires, discuter des lacunes éventuelles et de leurs causes ainsi que des mesures correctrices avec le surintendant ou la surintendante, cerner les situations où des normes insuffisantes ou imprécises ont contribué à l'inobservation, et rendre compte des résultats. Parmi les contraintes, mentionnons les programmes contradictoires des parties intéressées et les délais serrés qui sont impartis pour les vérifications.

Mener des enquêtes sur les plaintes ou les incidents. À cette fin, déterminer la nature du problème, établir l'information et les éléments de preuve qui permettront de tirer des conclusions, déterminer la méthode d'enquête, rassembler et évaluer des éléments de preuve, déterminer si une infraction a été commise et si elle était intentionnelle, évaluer les risques, faire la distinction entre les mesures correctrices immédiates et à plus long terme et, si cela est justifié, recommander des mesures d'application de la loi. Parmi les contraintes, mentionnons les pressions exercées par les organismes qui font l'objet de sanctions et les objectifs conflictuels des parties intéressées.

(12) Attention soutenue

Rester en position assise et se concentrer intensivement pendant de longues périodes pour examiner de la documentation et travailler devant un écran d'ordinateur ainsi que pour participer à des réunions.

Attention auditive et visuelle soutenue lors des travaux de comités ou des réunions et des séances avec des représentants aux échelles ministérielle, interministérielle, intergouvernementale et internationale pendant trois ou quatre heures, plusieurs fois par mois, pour saisir l'essence des préoccupations, déterminer la pertinence des sujets soulevés et contrôler/surveiller la dynamique de groupe et l'évolution de la discussion. Le ou la titulaire peut normalement suivre la discussion malgré les distractions occasionnelles causées par les conversations parallèles, les déplacements des participants ou la réception des messages urgents. Un manque de concentration de plus de cinq minutes peut entraîner l'omission de renseignements clés et la mauvaise interprétation des observations faites.

Attention soutenue jusqu'à deux heures consécutives pour élaborer et rédiger des documents normatifs. Les moments d'inattention ou les distractions causées par les collègues ou les appels téléphoniques (sur lesquels le ou la titulaire a peu de prise) rompent le fil de la pensée et peuvent se traduire par des lacunes dans le processus d'analyse. Le ou la titulaire consacre jusqu'à 40 % d'une journée normale de travail à ces genres d'activités.

Lors de l'exécution des vérifications et des inspections et de l'observation des essais sur le terrain, attention visuelle soutenue pour déceler les défauts physiques et relever les infractions aux pratiques en matière d'importation, de manutention, d'offre de services de transport et de transport. Ces activités sont accomplies dans un environnement où les personnes responsables peuvent juger qu'il est dans leur intérêt véritable que les infractions ne soient pas relevées. Ce travail est souvent effectué dans le cadre des opérations courantes où de multiples activités se déroulent simultanément et en présence du grand public; le ou la titulaire doit donc faire preuve de discrétion et de tact pour communiquer les infractions et, au besoin, les mesures correctrices qui s'imposent immédiatement.

ANNEXE F
NGC, SURINTENDANT, INSPECTION DES
ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN,
INSPECTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Attention visuelle et auditive soutenue pour présenter des comptes rendus aux représentants de l'industrie sur les constatations faites dans le cadre des vérifications ou des inspections.

(13) Effort psychologique et émotionnel

Maîtriser les réactions émotives et conserver une attitude professionnelle lors de l'élaboration et de la présentation de politiques et de normes qui sont contraires à son propre point de vue ou à l'opinion d'autrui. Le ou la titulaire ne peut guère exercer de contrôle sur la fréquence et le choix du moment des travaux d'élaboration de politiques et de normes, et notamment sur l'établissement de liens horizontaux avec les politiques et normes des autres directions de Transports Canada. Les travaux portant sur ces questions de politique et de norme peuvent s'échelonner sur plusieurs mois.

Garder son sang-froid et son impartialité lors des séances de comités ou des réunions au cours desquelles les discussions litigieuses menées donnent lieu à des réponses émotives (frustration, colère) de la part des participants. Le ou la titulaire ne peut guère exercer de contrôle sur le moment de ces réactions. Il ou elle doit utiliser des techniques d'animation pour contrôler leur durée et leur fréquence afin de réaliser les objectifs documentés.

(14) Effort physique

Se tenir debout pendant des périodes continues de trois heures au maximum pour présenter des exposés.

Se tenir debout et marcher longuement lors des vérifications, des inspections et des examens de l'assurance de la qualité. Porter des vêtements protecteurs pour se protéger contre les dangers éventuels qui sont liés aux marchandises dangereuses connues ou présumées et à l'environnement de travail. Entrer dans des secteurs difficiles, ce qui peut obliger le ou la titulaire à grimper et à ramper dans des aéronefs, des entrepôts, des installations de tri et des bâtiments pour le fret ainsi qu'au-dessus ou à travers des unités de chargement et des emballages en vrac.

Contourner et éviter les dangers associés au mouvement des hélices des giravions et des aéronefs à voilure fixe, au sillage aérodynamique, à l'entrée d'air et au souffle des réacteurs, aux projections de débris, aux aéronefs en mouvement, à la machinerie lourde et aux véhicules de service.

Soulever et manipuler des barils et des emballages lourds ainsi que leur contenu en réduisant l'exposition aux marchandises dangereuses connues ou présumées.

Voyager au pays et à l'étranger en transportant des documents de référence et des appareils de mesure qui sont lourds, et ce dans toutes les conditions météorologiques.

Conditions de travail

(15) Environnement de travail

ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL PSYCHOLOGIQUE :

L'environnement de travail psychologique est caractérisé par les conditions désagréables suivantes : plaintes de la clientèle et du grand public; priorités contradictoires; délais fermes; rapports avec des personnes dans des situations explosives et demandes multiples auxquelles il faut répondre, et distractions causées tous les jours par le bruit associé au concept d'aménagement à aires ouvertes. À l'occasion, ces conditions créeront un degré élevé d'inconfort psychologique.

Le travail est accompli dans un environnement caractérisé par des changements continus, ce qui peut causer du stress parce que le ou la titulaire a l'impression que le processus d'élaboration des politiques et des normes est sans fin.

ANNEXE F
NGC, SURINTENDANT, INSPECTION DES
ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN,
INSPECTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Le ou la titulaire doit faire affaire à des clients qui sont en colère en raison de la suspension de documents d'aviation canadiens, des constatations faites dans le cadre des vérifications et des inspections, de la saisie ou de la rétention de cargaisons, de l'activité de vérification, d'inspection ou d'enquête, de la diffusion d'un ordre ou de la prise d'autres mesures d'exécution de la loi. Il ou elle doit préconiser l'observation dans un contexte de compressions budgétaires.

ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL PHYSIQUE :

Le travail est exécuté dans un bureau ainsi que sur les lieux d'inspection ou d'examen de l'assurance de la qualité à l'extérieur dans toutes sortes de conditions météorologiques défavorables. Quand le ou la titulaire travaille à ces endroits, il ou elle :

est exposé aux marchandises dangereuses (p. ex. explosifs, gaz inflammables et toxiques, liquides inflammables, matières corrosives et radioactives, substances toxiques et infectieuses);

peut être exposé à des dangers inconnus en raison de marchandises dangereuses non déclarées ou mal emballées ou manutentionnées;

est exposé aux dangers (p. ex. bruit, saleté et odeurs nocives) qui sont associés aux entrepôts de fret, aux installations de triage des colis, aux aires de manœuvre des aéronefs, aux quais à hydravions et aux installations d'entretien des aéronefs;

doit grimper dans des échelles et des transporteurs à courroie et travailler dans des espaces clos (p. ex. salles d'entreposage des marchandises dangereuses et compartiments pour le fret aérien), et porter des vêtements de protection, un casque de sécurité et des protecteurs oculaires et auditifs pour se prémunir contre les dangers, le temps, les insectes et les prédateurs;

doit se détacher des responsabilités et des engagements familiaux et personnels pendant des périodes d'une à trois semaines.

(16) Risque pour la santé

Les demandes et priorités concurrentes et les longues heures de travail pendant les déplacements peuvent entraîner de la fatigue mentale. Le fait de répondre à des demandes multiples et à des priorités qui changent constamment cause du stress.

L'exposition à des produits chimiques toxiques et à d'autres situations dangereuses dans le cadre des vérifications, des inspections et des enquêtes et le fait de manutentionner et de transporter des emballages de marchandises dangereuses connues et inconnues qui constituent des éléments de preuve/pièces peuvent entraîner des blessures graves de courte et de longue durée ou la mort.

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

 **DESCRIPTION DE TRAVAIL**

TCLC023

Surintendant, marchandises dangereuses

Ministère/Organisme :	Ministère des Transports
Section :	Marchandises Dangereuses
Division :	Aviation commerciale et d'affaires
Direction générale :	Aviation civile
Emplacement géographique :	Québec (Qc)
Autorisation de sécurité	
Exigences linguistiques :	
À l'usage du ministère :	

Superviseur, superviseure :

Version : Finale	Dernière mise à jour : 2001-7-3
Classification :	
Date d'entrée en vigueur :	
Identificateur du modèle :	

Résultats axés sur le service à la clientèle

Supervision du personnel affecté à la prestation de programmes réglementaires, de vérifications et d'enquêtes et d'observations des personnes qui effectuent la manutention, offrent un service de transport ou effectuent le transport en vertu des programmes régionaux de transport aérien des marchandises dangereuses et de l'Aviation civile .

Activités principales

- Surveiller et contrôler l'inspection, la vérification, les enquêtes et l'observation des règlements, lors d'infractions soupçonnées et (ou) rapportées à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses (LTMD) et à la Loi sur l'aéronautique, et agir en tant que gestionnaire de la

vérification et (ou) chef d'équipe des vérifications à l'échelle régionale et nationale.

- Assurer l'observation des Règlements sur le transport des marchandises dangereuses (RTMD) et du Règlement canadien de l'aviation (RCA) par l'exercice de pleins pouvoirs.
- Planifier et gérer les enquêtes sur les cas de marchandises dangereuses, engager des poursuites et agir à titre de témoin expert lors d'audiences judiciaires et (ou) quasi judiciaires.
- Évaluer et approuver certains documents des exploitants aériens (par ex. manuels d'opération et de formation) relatifs au transport des marchandises dangereuses.
- Répondre aux requêtes du public et effectuer des enquêtes internes et externes sur des questions controversées et délicates de conformité et (ou) sur les plaintes du public.
- Évaluer et faire la synthèse de propositions techniques pour la réforme du programme, de la législation ou des règlements, et fournir une interprétation de la réglementation et des avis à l'industrie privée, aux groupes d'intérêt, aux professionnels de l'aviation et au public en général.
- Représenter le Ministère à des réunions, des comités, des événements avec des exploitants aériens, des organismes régionaux, nationaux, internationaux, des associations professionnelles et le public.

Déclaration de l'employé, de l'employée :

J'ai eu l'occasion de formuler des commentaires sur cette description de travail.

Signature de l'employé, de l'employée

Date

Déclaration du superviseur, de la superviseure :

La présente constitue une description fidèle des activités et des exigences liées au poste.

Signature du superviseur, de la superviseure

Date

Autorisation :

Signature du gestionnaire, de la gestionnaire

Date

Caractéristiques du travail

Responsabilité

(1) Information utilisée par d'autres

Fournir des avis, des orientations et des recommandations sur des questions relatives aux règlements du transport des marchandises dangereuses (RTMD), les instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (IT de l'OACI) et le Règlement canadien de l'aviation (RCA) et des questions d'observation de la sécurité.

Gérer un programme systématique d'examen visant à simplifier et rationaliser le cadre politique et réglementaire y compris l'évaluation de propositions, de suggestions sur les politiques ou les programmes, du point de vue de la sécurité réglementaire, et en évaluer l'incidence sur la sécurité, la gestion des risques, l'équité, l'uniformité, l'administration et l'observation. L'information est utilisée par la haute direction pour identifier les redondances, l'obsolescence, les omissions, les déficiences et les domaines touchés par les changements technologiques, et l'élaboration de mécanismes différents pour la prestation des programmes.

Coordonner, analyser et faire des recommandations à la direction à l'égard de l'élaboration de changements aux programmes réglementaires, aux RTMD, aux IT de l'OACI, au RCA et aux normes applicables, au matériel d'orientation, politiques et procédures des activités de vérification, d'inspection, de certification et d'éducation. Cette information, ces justifications et recommandations identifient les domaines déficients auxquels il faut apporter une attention; fournir une compréhension critique et des détails nécessaires pour l'approbation et la finalisation par la haute direction; assurer que le personnel, les exploitants aériens et la communauté de l'aviation ont une compréhension commune pour uniformiser la mise en oeuvre et pour fournir et améliorer les opérations.

Élaborer et rédiger des rapports détaillés de vérification et d'inspection de même que des dossiers d'audience et analyser, évaluer et approuver les rapports préparés par le personnel de l'unité pour assurer l'exactitude technique des rapports et leur conformité aux exigences de la réglementation. Les rapports de vérification sont utilisés par l'autorité compétente pour évaluer l'aptitude du détenteur du document ou de toute autre personne à mener des opérations et, si nécessaire, à engager des poursuites (dans les cas de non-conformité). L'information est également utilisée par les exploitants aériens ou toutes autres personnes pour élaborer des plans d'action afin de corriger la situation.

Compiler de l'information et des données à la suite d'enquêtes sur des situations controversées et délicates de non-conformité. Cette information est utilisée pour répondre aux requêtes et aux plaintes du public (par ex., questions concernant la sécurité des exploitants aériens), et participer aux réponses fournies aux requêtes ministérielles et à celles émanant de tous les paliers du gouvernement, des médias et (ou) des parties intéressées de l'aviation civile. Cette information permet de garder le public informé, et contribue à la formulation, par la Direction générale, de réponses à des questions politiques délicates.

Surveiller et approuver la recherche et la coordination de rapports d'information et de données issues de vérifications et d'inspections d'exploitants aériens nationaux et étrangers et de ceux qui manipulent, offrent un service de transport ou effectuent le transport des marchandises dangereuses afin d'identifier les types et les tendances dans les cas de non-conformité. Cette information est utilisée pour identifier les domaines qui nécessitent du matériel de communication et d'orientation amélioré, et pour déterminer si des mesures additionnelles sont requises comme des vérifications plus fréquentes et (ou)

plus complètes sur le rendement des parties impliquées.

Analyser, évaluer et faire des propositions et des recommandations sur la viabilité de requêtes provenant des parties intéressées (par ex. les demandeurs de permis d'exploitants aériens) à la recherche de permis d'équivalence de sécurité du Ministère en vertu de la réglementation actuelle. Cette information est utilisée par la Direction du transport des marchandises dangereuses pour approuver ou rejeter de telles demandes.

Fournir une interprétation des RTMD, des IT de l'OACI, du RCA et des normes et d'autres lois et règlements en rapport avec le transport des marchandises dangereuses aux parties intéressées de l'industrie pour clarifier les intentions et résoudre les problèmes de mise en oeuvre, et promouvoir la sensibilisation à l'égard de la sécurité aérienne par des présentations et des consultations avec le public de l'aviation en général.

Coordonner l'élaboration et la prestation de séances de formation et (ou) de sensibilisation, et fournir de l'information, des explications et des avis en rapport avec l'Aviation commerciale et d'affaires, le Transport des marchandises dangereuses. Cette formation constitue un élément d'un programme de plus grande envergure de formation et (ou) de sensibilisation et est fournie aux inspecteurs, aux collègues, aux gestionnaires, aux représentants de l'industrie et au personnel de l'industrie aérienne. L'information est utilisée pour accroître la sensibilisation à l'égard des opérations de sécurité de l'Aviation commerciale et d'affaires et pour contribuer à une meilleure compréhension générale du transport des marchandises dangereuses.

Planifier, sélectionner la formation appropriée et établir les horaires de formation pour le personnel du groupe. Ceci assure que les inspecteurs sont entraînés et entièrement équipés pour affronter les activités réglementaires et de sécurité courantes, émergentes ou futures.

Effectuer des recherches et des analyses concernant les enquêtes judiciaires et (ou) les requêtes du coroner. Fournir des témoignages d'expert en la matière à des organismes juridiques (par ex. Tribunal criminel provincial). L'information est fournie à la Couronne et au tribunal et contribue à la résolution des poursuites.

Gérer, effectuer et participer au contrôle, à la vérification et à l'approbation de l'état des programmes de formation des exploitants aériens sur le transport des marchandises dangereuses. Ces informations, avis, orientations et approbations sont utilisées par les exploitants aériens pour confirmer et (ou) adapter le contenu des programmes de formation élaborés pour se conformer à la réglementation.

Dans les situations de non-conformité, interroger les témoins et les suspects, obtenir des déclarations et des preuves et compiler des rapports sur les faits. Cette information est utilisée par la conseillère ou le conseiller juridique pour engager des poursuites, tant par la Couronne que par l'avocate ou l'avocat de la défense lors d'audiences de divulgation, et contribue à la résolution des poursuites.

(2) Bien-être d'autrui

S/O

(3) Leadership des ressources humaines

Planifier et gérer les activités du personnel assigné, contrôler le travail; motiver, orienter et conseiller; assigner les tâches et les responsabilités; établir les objectifs et déterminer les normes de rendement; recommander le perfectionnement professionnel, exercer le contrôle disciplinaire et évaluer le rendement.

Effectuer la gestion d'équipes multidisciplinaires (régionales et nationales) de vérification (opérations des aéronefs, entretien et fabrication, sécurité de la cabine, santé et sécurité au travail et transport des marchandises dangereuses, etc.), d'inspections, d'enquêtes et de projets spéciaux. Ceci comporte l'élaboration d'un plan de travail, les recommandations sur la composition de l'équipe de vérification et les besoins en ressources et la coordination, l'organisation et la supervision des membres de l'équipe. Le travail consiste, au sein de l'équipe de travail, à fournir une orientation et des avis aux inspecteurs, à examiner le travail des collègues, et à préparer des rapports.

Présider et animer des réunions d'information et sur la conformité, des séminaires et des ateliers de travail avec les dirigeants d'organisations nationales et internationales.

Organiser et effectuer la prestation de séances de formation pour des collègues, des exploitants aériens et d'autres parties intéressées et le public dans son propre domaine de spécialisation.

Former les nouveaux employés et évaluer leur travail en fournissant une orientation technique et administrative. Recommander de la formation additionnelle lorsque nécessaire. Cette responsabilité est partagée avec les collègues.

(4) Argent

Planification et contrôle

Participer à l'élaboration du budget de la division par l'identification et la formulation de prévisions pour les activités spécifiques d'inspection, de vérification et d'enquête, sur les outils, la formation et les cours disponibles.

En tant que directrice ou directeur, être responsable des prévisions pour les besoins du budget d'opération pour les vérifications et les inspections particulières et pour les projets spéciaux.

À titre de gestionnaire de la vérification ou de projets, le travail comporte la formulation de prévisions et le contrôle des dépenses dans le cadre des fonds alloués et approuvés.

Obtention des fonds

S/O

Affectation des fonds

À titre de gestionnaire de la vérification, administrer les dépenses avec discrétion pour les vérifications y compris le temps supplémentaire, les fournitures, l'impression et la location d'équipement dans le

cadre du budget.

Conserver et utiliser une carte d'appel pour l'utilisation du téléphone et une carte de crédit du gouvernement du Canada pour les dépenses officielles (y compris les dépenses relatives à l'entretien et à la réparation d'un véhicule), et utiliser les fonds destinés aux déplacements lors de voyages d'affaires.

(5) Ressources matérielles et produits

Opérer, être responsable du soin et de la sécurité de compteurs de détection de la radioactivité et de l'équipement d'échantillonnage y compris leur entretien et calibration. Ces objets peuvent être remplacés par un fournisseur mais sont dispendieux.

Garde et protection de documents et de preuves délicates saisis lors de vérifications, d'inspections, d'enquêtes, d'incidents ou de plaintes. Les documents et les preuves utilisés pour les audiences judiciaires et quasi judiciaires sont des originaux et sont irremplaçables.

Garde du matériel ayant une valeur commerciale protégée pour les auteurs ou les propriétaires (par ex. information technique, document de formation et autre propriété intellectuelle). Ce matériel est difficile à remplacer car il s'agit souvent de documents originaux.

Garde et utilisation d'un véhicule du Ministère lors de voyages pour effectuer ses tâches; garde et utilisation d'un téléphone cellulaire, d'une carte d'appel et de crédit du gouvernement. Ces articles peuvent être remplacés par un fournisseur, toutefois beaucoup de temps et d'effort sont requis pour ce faire. Les véhicules peuvent être remplacés mais sont dispendieux.

Faire fonctionner, entretenir et prendre soin d'un ordinateur portatif et des logiciels et de l'équipement périphérique connexe (imprimantes, scanners, caméras, etc.) utilisés pour réaliser ses tâches. Ces articles peuvent être remplacés par un fournisseur mais sont dispendieux.

Soin et garde des dossiers sur support papier du Ministère et de l'information protégée qui n'est pas reproduite à aucun autre endroit. Cette information peut être reconstituée mais cela exigerait beaucoup de temps et d'argent.

(6) Surveillance de la conformité

Recommander l'approbation de certains documents d'exploitants aériens lorsque la conformité est observée (processus de certification, permis d'équivalence de niveau de sécurité, chapitre de manuels d'opération pour les marchandises dangereuses, concessions sur les orientations sécuritaire, autorisations spéciales) pour le droit et le bénéfice d'opérer.

Effectuer des activités de vérification, d'inspection et d'enquête afin d'assurer la conformité aux lois canadiennes et internationales (par ex. Loi sur le transport des marchandises dangereuses, RTMD, IT de l'OACI, Loi sur l'aéronautique, Règlement canadien de l'aviation et normes, le CFR) relatives à la sécurité aérienne. Pleins pouvoirs pour prendre des mesures immédiates lorsqu'il y a des raisons de croire qu'il existe une menace imminente pour la sécurité, et pour prendre des décisions concernant les mesures de correction appropriées pour assurer la conformité. Ceci inclut la détention et la saisie

d'aéronefs, de véhicules terrestres, la consignation de marchandises dangereuses, la suspension de permis et (ou) des opérations en rapport avec la manutention, le service de transport ou le transport de marchandises dangereuses et l'émission de directives.

Il existe une grande latitude pour interpréter les règlements nécessaires et déterminer les mesures d'observation appropriées. Les décisions prises peuvent créer des précédents et la mise en oeuvre d'un plan d'action peut avoir une incidence importante sur un exploitant aérien.

Habilité

(7) Connaissance du domaine de travail

Propriétés physiques, chimiques et toxicologiques des marchandises dangereuses, des risques qui leur sont associées et des procédures de sécurité correspondantes; des aspects techniques et industriels de la manutention sécuritaire, de l'entreposage et du transport de ces marchandises (par ex. bonbonnes de gaz comprimé, réservoirs mobiles, véhicules de ravitaillement des aéronefs); de la protection des marchandises dangereuses, des systèmes de lutte contre les incendies et d'autres caractéristiques de sécurité et normes d'entretien y compris la relation entre le transport de marchandises dangereuses avec les passagers et l'équipage. Cette information est essentielle pour assurer l'importation, la manutention, le service et le transport de marchandises dangereuses.

Connaissance des ressources d'un nombre important et varié de clients, du déploiement réel et efficace du personnel et des ressources selon les exigences sur la fréquence des vérifications et des inspections.

Connaissance de la conception et de la configuration d'un grand nombre d'aéronefs (par ex. Airbus, Boeing, Bombardier, Piper, hélicoptères) afin de déterminer si des marchandises dangereuses et des passagers peuvent en toute légalité, être transportés sur un même vol.

Procédures de filtrage de sécurité et opérations et capacités de l'équipement de filtrage de sécurité, et opération, entretien, calibration et protection de divers équipements de mesure utilisés lors d'inspections et d'enquêtes.

Techniques d'enquête et aptitudes d'observation, analyse et de résolution de conflits pour identifier les infractions aux règlements et à l'observation, évaluer l'incidence, prendre des mesures de correction et (ou) résoudre les problèmes de conformité et les conflits avec les parties intéressées; pour élaborer des solutions aux problèmes de sécurité de l'aviation et aux préoccupations des parties intéressées, souvent de nature unique, et pour déterminer une réponse immédiate aux urgences.

Principes de gestion des ressources humaines, aptitudes pour la résolution des conflits, méthodes et pratiques pour superviser, former, motiver et évaluer le rendement au travail du personnel, techniques pour diriger, conseiller et aviser le personnel et encourager le travail d'équipe et la participation au processus de décision des projets.

Méthodes de gestion de projet, techniques et pratiques pour fournir des analyses comparatives et des risques, pour élaborer et recommander les budgets pour les vérifications et les inspections, et pour contrôler et surveiller les dépenses des projets.

Méthodes, techniques et pratiques exigées pour donner des séances de formation et d'information, y compris l'utilisation des aides à l'enseignement en salles de cours afin d'évaluer, approuver et donner des séances de formation.

Aptitudes pour la gestion de projets et des priorités conjuguées aux méthodes et techniques relatives à la réalisation de vérifications et d'inspections générales pour diriger des projets et (ou) participer à des groupes de travail et des vérifications à l'échelle nationale; pour planifier, organiser et mettre en oeuvre des programmes de vérification et d'inspection, et pour préparer les plans de travail.

Méthodes, techniques et pratiques pour réunir et conserver en lieu sûr les preuves utilisées lors de poursuites judiciaires, du décorum en salle de tribunal et des pratiques relatives à la présentation de la preuve à titre de témoin expert lors d'audiences judiciaires ou quasi judiciaires.

Techniques de présentation et aptitudes interpersonnelles pour représenter le Ministère à des réunions et des comités; pour livrer des présentations claires et compréhensibles à divers auditoires de la communauté de l'aviation, et pour répondre aux requêtes et aux plaintes du public.

Connaissance, aptitudes et expérience pour examiner, évaluer et approuver l'efficacité des politiques administratives des exploitants, des procédures d'opération, des manuels de formation du personnel, des listes minimale d'équipement et des amendements aux manuels lorsqu'ils concernent le transport des marchandises dangereuses.

(8) Connaissance du contexte

Unité de travail

Organisation, centre d'intérêt, mandat, environnement, processus administratifs et le travail individuel des membres de l'unité, leurs rôles et responsabilités, de même que leurs points forts et leurs faiblesses pour assigner et coordonner efficacement le travail dans la gestion de projets et les activités réglementaires d'inspection, de vérification, et de certification; pour faire des changements aux processus et procédures de l'unité, et pour fournir des services aux exploitants aériens selon les objectifs opérationnels.

Ministère des transports

Rôle, perspective et mandat de Transport Canada et de son organisation, ses opérations, politiques, programmes, responsabilités et structure, y compris les relations avec d'autres ministères du gouvernement et la communauté aéronautique, les autorités compétentes et les responsabilités inhérentes de la position d'inspecteurs de la sécurité aérienne afin d'accomplir les tâches et les responsabilités de la position, et pour répondre aux requêtes du public. Connaissance également requise du climat politique, social et culturel pour mesurer l'opinion du Ministère et sa réceptivité quant aux règles et règlements applicables.

Autres ministères

Connaissance (contacts, structures, Protocoles d'ententes (PE)) des autres ministères qui ont une juridiction ou un intérêt et qui offrent des services ou s'occupent du domaine de l'aviation (par ex. Commerce international, OTC, DRHC, GRC, Justice, règlements fédéraux et provinciaux sur l'environnement, etc.) pour participer à l'élaboration et à la mise en oeuvre des ententes.

Mandat, autorité et fonctionnement d'organismes de régulations comme le Bureau de la sécurité des transports. Cette connaissance est requise pour participer aux enquêtes sur les accidents, fournir des témoignages d'expert lors d'audiences et assurer la mise en vigueur des recommandations du BST.

Secteur public et privé canadiens

Connaissance et compréhension approfondies de l'industrie du transport aérien, son fonctionnement, l'historique des vérifications et des inspections, son dossier à l'égard de la sécurité, les pratiques de gestion, l'environnement local et les ressources humaines. Cette connaissance est essentielle pour évaluer les développements en matière de réglementations, technique et juridique, dans la mesure où elles ont une incidence sur l'industrie et la conformité avec les RTMD, les IT de l'OACI, le RCA et les normes; pour effectuer des inspections de vérification réglementaires et des enquêtes ou l'observation des lois; recommander l'approbation des programmes de formation, et pour participer à l'élaboration des normes appropriées pour la sécurité

Organisations et représentants de l'industrie de la production, de l'emballage et de la distribution des marchandises dangereuses, de même que les laboratoires des organismes d'urgence, les entreprises de formation et de consultation et leurs procédures, leurs compétences et expertise afin d'appliquer cette connaissance lors de la planification et la surveillance des inspections, des vérifications, des enquêtes et de l'observation de la loi.

Secteurs privé et international étrangers

Accords et PEs conclus avec d'autres pays; reconnaissance des pratiques de l'aviation civile, différences des conditions et des exploitants d'autres pays; traités et accords internationaux comme les organismes internationaux tels que l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'administration fédérale de l'aviation (EUA), l'autorité conjointe de l'aviation (Europe), etc.: pour comprendre leur influence sur l'industrie de l'aviation civile et la réglementation au Canada, et pour évaluer et recommander les mesures appropriées concernant la sécurité aéronautique lors d'activités d'examen et d'observation réglementaires.

Les autorités internationales de l'aviation pour fournir et échanger de l'information en matière de sécurité aérienne relative aux usagers nationaux et étrangers.

Lois et règlements

Loi sur l'aéronautique, Règlement canadien de l'aviation et les normes, documents PT, IT de l'OACI sur les normes et les pratiques recommandées, Loi sur le transport des marchandises dangereuses, Loi sur les explosifs, Lois provinciales et territoriales sur les marchandises dangereuses, et connaissance des manuels d'opération pour les appliquer lors d'activités de vérification et d'inspection.

Accords et conventions internationaux concernant l'industrie du transport aérien (comme la Convention de l'OACI, les IT de l'OACI et les modifications, le CFR 49, les Règlements fédéraux de l'aviation) pour assurer l'observation des règlements.

Lignes directrices et règlements des organismes centraux applicables à la fonction publique comme la gestion financière et les directives sur les voyages, l'accès à l'information, la protection des renseignements personnels, les lois sur les secrets officiels, les politiques et procédures qui ont une incidence sur le travail ou les opérations régionales.

(9) Communication

Comprendre les autres

Aptitudes auditives et d'écoute pour l'interaction quotidienne avec les exploitants aériens; pour comprendre la signification et le contenu de discussions et pour recevoir et transmettre des messages clairs et concis sur des sujets techniques complexes. Ceci comprend également une sensibilité aux communications non-verbales.

Aptitudes pour l'écoute et exigence d'interpréter le langage corporel requis lors d'enquêtes sur des incidents ou des infractions possibles; lors d'entrevues avec le personnel, lors de l'interprétation correcte des requêtes du public; lors de la négociation de mesures de correction, lors de la présidence de réunions, et lors de présentations et (ou) de témoignages en tant qu'expert devant des organismes judiciaires ou quasi judiciaires. Aptitudes requises pour identifier les changements subtils de la communication verbale pour comprendre la signification et les intentions sous-jacentes de questions et préoccupations. L'interaction requiert tact et diplomatie lorsque des interlocuteurs sont en colère ou bouleversés et ont des difficultés à comprendre les questions relatives à la sécurité aérienne et aux procédures d'opération, et peuvent avoir de la difficulté à s'exprimer en français ou en anglais.

Aptitudes pour la lecture afin de comprendre, interpréter et assimiler de l'information de divers documents comme les lois et les règlements, de la documentation d'ingénierie et technique, des publications, des politiques, des lignes directrices et des directives pour conserver une compréhension approfondie de l'industrie de l'aviation et pour déterminer la pertinence et l'applicabilité de nouvelles normes de sécurité et d'approches pour la prestation de services d'inspection. Le volume du matériel conjugué à la vitesse des changements rendent ces tâches difficiles.

Se faire comprendre

Aptitudes requises pour écrire, faire des présentations et parler en public pour préparer des dossiers d'audiences, des présentations pour former et sensibiliser, des enquêtes réglementaires, des rapports d'inspection et de vérification; pour expliquer des découvertes, des conclusions et des recommandations aux parties intéressées, aux collègues et aux principaux gestionnaires; pour obtenir la coopération lors d'inspections, et pour fournir des témoignages d'expert lors de poursuites judiciaires ou quasi judiciaires. Les communications doivent être soigneusement structurées afin de simplifier des questions techniques complexes pour se faire comprendre d'auditoires tant techniques que non spécialisés, et pour transmettre de l'information, fournir des explications, influencer, persuader et obtenir la coopération.

Aptitudes requises pour parler et écrire afin de répondre aux requêtes émanant de tous les paliers du gouvernement (fédéral, provincial, municipal), le public en général et les médias, et pour négocier des mesures correctives avec les représentants de l'industrie lorsque des cas de non-conformité sont identifiés. Ceci est réalisé avec la difficulté additionnelle de transmettre des questions techniques complexes dans un langage clair et précis à des auditoires ayant divers degrés de connaissances et de compréhension technique des sujets traités.

Aptitudes pour écrire requises afin d'élaborer divers rapports techniques et non techniques ou préparer des interprétations non techniques de rapports techniques, et pour émettre des permis en vertu du RCA. Ces documents doivent être bien structurés, complets en terme de contenu et d'information et doivent être transmis dans un langage simple et facile à comprendre.

Aptitudes requises pour parler de manière concise et claire lors de la réalisation de vérifications et d'inspections dans des environnements très bruyants comme des hangars, des entrepôts et des manufactures.

Aptitudes pour parler requises pour diriger, répartir les tâches, discipliner, encadrer, conseiller et fournir une orientation au personnel de même que pour définir les attentes, les buts et les objectifs et les plans de travail.

Aptitudes requises pour l'animation et pour parler afin de donner des séances d'information détaillée et claire sur la sécurité aux exploitants aériens, d'autres parties intéressées et des groupes de travail composés de membres possédant différentes formations, et pour fournir de l'information et des avis aux représentants des gouvernements provinciaux et municipaux et d'autres autorités provinciales et nationales sur la sécurité aérienne. Ceci nécessite de comprendre et apprécier rapidement les préoccupations et l'environnement des auditoires et encourager une communication ouverte. Ceci requiert l'interprétation du langage corporel.

(10) Habiletés motrices et sensorielles

Dextérité et coordination requises pour accéder et circuler dans les aéronefs, les véhicules, les entrepôts et les installations de tri et les rampes et installations d'aviation lors de la réalisation d'inspections ou d'enquêtes approfondies sous toutes les conditions climatiques et de circulation.

Sens de l'odorat, de l'ouïe et du toucher pour détecter, identifier et réagir sur le champ aux émanations dangereuses ou explosives, inflammables, corrosives, aux vapeurs, gaz ou toxines nocifs tels que le mazout, l'huile, les solvants ou d'autres produits dangereux qui peuvent être présents sur les sites d'inspection et d'enquête.

Dextérité manuelle et aptitudes de coordination requises pour utiliser un ordinateur personnel et d'autres équipements de bureau.

L'utilisation d'un véhicule à moteur est une exigence de base pour la prestation de services d'inspection.

Effort

(11) Effort intellectuel

Un effort intellectuel est requis pour planifier, organiser, gérer et effectuer des programmes d'inspection et de vérification; pour évaluer la qualité des méthodes, systèmes, procédures et pratiques applicables à la réalisation d'activités réglementaires d'inspection, de vérification et d'approbation, et pour élaborer des méthodes d'inspection améliorées pour satisfaire des besoins en évolution. L'effort est accru par la nécessité de coordonner les activités d'inspections avec d'autres organismes fédéraux, provinciaux et municipaux et (ou) des organisations comme l'organisation régionale du transport de surface des marchandises dangereuses, la Commission de contrôle de l'énergie atomique, Douanes Canada et Environnement Canada.

Un effort est requis pour produire des rapports de vérification analytique détaillés, constructifs et techniques sur les découvertes, et pour élaborer et recommander des révisions et des mises à jour pour améliorer les méthodes, les systèmes, les procédures, les normes, les manuels et les guides. Les contraintes qui posent des défis comprennent les priorités contradictoires, les demandes concurrentes et le temps limité.

Un effort est requis lors de la détention d'aéronefs, de la consignation de véhicules ou de marchandises dangereuses lorsque les exigences réglementaires ne sont pas atteintes ou lorsque des menaces à la sécurité existent, et lors de mesures pour l'observation dans les cas d'infraction à la réglementation. Ceci comporte l'évaluation des lois et règlements sur le TMD, les IT de l'OACI, les dispositions non respectées du RCA, et l'évaluation des normes.

Interpréter les règlements sur le terrain sans documents de références ou d'autres aides. Déterminer l'exactitude et la crédibilité d'un grand nombre de découvertes et de dossiers, la signification et les relations entre des faits spécifiques et des découvertes, et l'interprétation juridique et les précédents les plus appropriés à appliquer aux faits. L'information a souvent un délai de livraison critique et la difficulté de l'effort est augmentée par l'évaluation de la sécurité d'une situation et la détermination de mesures à prendre immédiatement dans un court délai ou très rapidement.

Un effort est requis pour évaluer des propositions nouvelles et inhabituelles. Ceci exige d'équilibrer les exigences de sécurité, l'intérêt public, les questions financières et environnementales lorsqu'il n'y a pas de règlements, normes, politiques ou matériel d'orientation identifiés précédemment, et lorsque les méthodes et les théories existantes ne sont pas directement applicables. Analyse requise pour identifier et faire la synthèse d'information nécessaire à la formulation de recommandations faisant autorité pour la résolution de questions relatives à la conformité.

Un effort est requis lors de l'évaluation de demandes de dérogation et d'exemptions aux règlements et aux normes, politiques et directives. Les contraintes sont l'équilibre entre la sécurité et l'intérêt public et la recherche de niveaux de sécurité équivalents.

Un effort est requis pour résumer des données et de l'information destinées à la correspondance de la ou du Ministre, des notes d'information, de communiqués de presse sur des questions relatives au

transport des marchandises dangereuses et lors de l'évaluation et de l'élaboration de recommandations pour des nouveautés et des révisions aux RTMD, aux IT de l'OACI, au RCA, aux normes, politiques et procédures, permis de niveau de sécurité équivalent et au matériel d'orientation concernant le transport des marchandises dangereuses.

Examiner et évaluer les manuels d'opération, les manuels de formation et les procédures d'opérations courantes. Ces documents doivent être vérifiés afin de s'assurer de leur observation des lois, règlements, politiques et lignes directrices. Identifier les déficiences, recommander l'approbation ou le rejet des manuels et des programmes d'opération; appliquer l'interprétation des RTMD, les IT de l'OACI, le RCA pour fournir une réaction et des recommandations en vue de trouver les mesures et les options correctives conduisant à des solutions. Les contraintes sont les réticences des exploitants aériens à se conformer, les contraintes de temps, le manque de ressources et les priorités contradictoires.

Un effort est requis pour défendre la validité des résultats des inspections et des enquêtes et pour négocier des mesures correctives afin d'assurer que des gestes sont posés lors de situations de non conformité. L'effort intellectuel est accru pour déterminer les faits dans les situations où les clients ne collaborent pas (par ex. bouleversés et en colère) et présentent de l'information de manière trompeuse.

Un effort est requis pour identifier les exigences administratives, financières et en ressources humaines à la direction; définir les priorités et les buts, compiler et maintenir des données sur les opérations; résoudre les problèmes du service en réponse aux besoins des parties intéressées, et élaborer et faire des recommandations sur les procédures afin d'améliorer la prestation des services. Le travail est réalisé dans un environnement en changement continu, selon des échéanciers serrés, des contraintes budgétaires et des intérêts et priorités contradictoires qui requièrent de faire appel à sa créativité pour répondre à des problèmes nouveaux et continuels ou à des questions et pour atteindre les buts et objectifs des responsabilités assignées à l'intérieur des échéanciers alloués.

Agir à titre de témoin expert lors d'audiences judiciaires et quasi judiciaires. Les preuves doivent être présentées de manière claire et concise et parfois résumées pour les auditoires possédant divers niveaux de connaissances aéronautiques. Un effort est requis pour établir sa crédibilité en tant que témoin expert et pour répondre aux questions de manière précise et impartiale. Les témoignages sont soumis à la pression provenant de la Couronne ou de l'avocat de la défense.

(12) Attention soutenue

Une attention auditive et visuelle soutenue est requise lors du contrôle des passagers pendant les procédures d'embarquement et le filtrage des passagers en ce qui a trait aux bagages portés à la main et enregistrés afin d'assurer la conformité. Ceci est rendu plus difficile par les distractions fréquentes des aéroports, la circulation du public, les employés des sociétés de transport aérien et le personnel de la sécurité des aéroports.

Une attention soutenue est requise afin de comparer deux documents identiques ou plus, soumis par les exploitants aériens et pour examiner la conformité de ces documents avec les exigences réglementaires (par ex. RTMD, IT de l'OACI). Cette activité autorise une tolérance minimale à l'égard de l'inattention, des distractions limitées et représente environ dix pour cent du temps de travail.

Une attention soutenue est requise lors de la transmission d'information pendant des audiences judiciaires ou quasi judiciaires, afin de comprendre les intentions sous-jacentes des questions et répondre de manière appropriée en dépit de fréquentes interruptions causées par l'avocate ou l'avocat de la défense. Quoique les distractions sont limitées, il n'y a pas de tolérance pour le manque d'attention lors d'alertes à la barre. Il n'y a pas de contrôle sur le temps passé en audience ou sur la fréquence de cette activité.

Utiliser un véhicule à moteur pendant plus de cinq heures à la fois requiert une attention soutenue sans tolérance pour un manque d'attention afin de prévenir des accidents. Ceci est rendu plus difficile en raison des conditions de la circulation qui prévalent, du climat, de la route et des piétons.

(13) Effort psychologique/émotionnel

Un effort est requis afin de conserver son calme et demeurer professionnel lors de l'application des règlements, des politiques et des lignes directrices qui peuvent ne pas être acceptées par les exploitants aériens ou d'autres qui importent, manutentionnent, offrent un service ou effectuent le transport aérien de marchandises dangereuses; lorsqu'il y a une résistance à se conformer en raison des conséquences économiques; lorsque la sécurité n'est qu'une considération et conduit à des évaluations de non-conformité, et (ou) lorsque les parties intéressées échouent aux inspections ou aux évaluations. Il n'y a pas de contrôle sur la manière dont les parties intéressées choisissent d'exprimer leur colère et leur hostilité, et il n'y a pas de contrôle sur le moment, la fréquence ou la durée de ces situations.

Un effort psychologique et émotionnel est requis afin de garder son calme, demeurer posé et dégager une attitude professionnelle lors de la conduite d'enquêtes sur la conformité ou des accidents; lorsque la personne titulaire est appelée à effectuer des vérifications ou des inspections de personnes ou de sociétés à la suite d'accidents ayant causés des pertes en vies humaines. Ces situations requièrent de voir et entendre tous les détails de situations ou de faits troublants et souvent horribles et traiter avec le personnel de sociétés qui sont sous le coup d'émotions fortes, ce qui a des incidences sur le fonctionnement de la vérification ou de l'inspection. Il n'y a pas de contrôle sur la fréquence ou la durée de ces situations.

Un effort est requis pour réfléchir clairement et de manière logique tout en travaillant sous tension. Le stress peut s'accumuler lors de situations dans lesquelles le personnel exécutif doit être renseigné, et lorsqu'il faut répondre à des questions soulevées à la Chambre des communes, par les médias et le public en général sur des questions délicates touchant l'intérêt public (par ex. des accidents causant des pertes en vies humaines). Ces situations et leur fréquence sont hors du contrôle de la personne titulaire.

(14) Effort physique

Effectuer des inspections, des vérifications et des enquêtes nécessite de marcher et être debout pendant des périodes pouvant durer jusqu'à cinq heures consécutives et de travailler dans des positions difficiles (i.e. se pencher), de même que grimper et ramper dans des aéronefs, au-dessus ou à travers des appareils de chargement et des marchandises en vrac, et peut nécessiter le port d'équipement de sécurité et de protection lors d'inspections ou d'enquêtes sur des cas de non-conformité ou d'accidents.

Travailler dans divers sites hors du bureau requiert de transporter et apporter ses valises personnelles, de lourdes serviettes de cuir contenant des manuels et des documents, des ordinateurs portatifs et des imprimantes. Ces articles doivent être transportés jusqu'aux bureaux, aux aéroports, aux hôtels, aux automobiles et aux installations des exploitants aériens. Les activités d'inspection et de vérification représentent environ quarante pour cent du temps de travail et la plupart nécessitent la manutention quotidienne de ces articles.

Le travail requiert de soulever et manipuler des colis pesants et des barils et leur contenu tout en réduisant l'exposition à des marchandises dangereuses connues ou soupçonnées.

Le travail nécessite beaucoup de temps en voyages et de longues périodes de temps en position assise dans des espaces réduits de véhicules au sol et dans des avions. Des déplacements jusqu'aux sites d'inspection sont nécessaires deux à trois jours par semaine.

Conditions de travail

(15) Environnement de travail

Psychologique

Le travail exige d'évoluer dans une industrie d'importance, où les changements technologiques s'effectuent à un rythme accéléré, sous l'oeil scrutateur des médias et l'obligation de réglementer la sécurité au nom du ministère des Transports. Les activités de vérification et d'inspection sont effectuées selon des échéanciers serrés et dans un environnement où les priorités sont en continu changement. Les conditions de travail qui peuvent créer un inconfort psychologique sont: a) le danger d'être exposé à des risques inconnus en raison de marchandises dangereuses non déclarées ou dont l'emballage n'est pas approprié; b) effectuer des vérifications et des inspections exige une exposition aux plaintes et aux critiques lors du rassemblement de la preuve sur le champ et faire face à des personnes en détresse, en colère ou hostiles; c) témoigner devant des corps judiciaires ou quasi judiciaires et d'autres comités; d) voyager loin de son foyer et de sa famille pendant des périodes de une à deux semaines à la fois, souvent sans préavis et dans des endroits éloignés et; e) traiter avec des exploitants aériens qui ont des réactions défensives et émotives en raison de pertes de revenus lors de situations où le résultat de la vérification ou de l'inspection est négatif; f) effectuer des enquêtes techniques complexes sous toutes sortes de conditions.

Physique

Le climat de travail est exigeant en raison de la grande dispersion géographique des parties intéressées et de la nécessité qui en découle de voyager pendant toute l'année par route et avion, y compris de petits avions et des hélicoptères, jusqu'aux sites.

Le travail est réalisé surtout à proximité et dans des aérodromes et requiert d'effectuer ses tâches dans des endroits isolés (par ex., l'arctique, buissons, terrains montagneux) sous des conditions physique

difficiles, et sous toutes sortes de conditions climatiques (par ex. -40C et exposition à des facteurs extrêmes de refroidissement par le vent, +40C, et exposition aux rayons du soleil), et où des véhicules de grandes dimensions sont en déplacement constant. Le travail exige une exposition continue au bruit, à l'adduction de turbines, aux battements des hélices et à la chute de débris. De plus, contact et exposition possible à toutes sortes de marchandises dangereuses (radioactive, substances infectieuses, liquides et gaz inflammables, produits toxiques, poisons, corrosifs et explosifs) font toujours partie de l'environnement de travail.

Le travail exige d'être en position assise dans un bureau devant un ordinateur à lire ou à saisir des données ou lors de voyages (à l'hôtel et dans un aéronef), ce qui expose à l'éblouissement d'un écran vidéo.

(16) Risque pour la santé

Le travail comporte des risques pour la sécurité lors du travail près d'aéronefs et une exposition fréquente au bruit, à des vapeurs et à la chute de débris; toutes sortes de marchandises dangereuses (explosifs, gaz, liquides inflammables, matières radioactives, substances infectieuses); risques associés aux entrepôts de marchandises, installations de tri des colis; zones de manoeuvre d'aéronefs, quais à hydravion et installations d'entretien d'aéronefs, ce qui, dans l'ensemble, représente une exposition considérable à des risques physiques dans l'environnement de travail

Le travail comporte des risques associés à des vols fréquents en aéronef et exposition à des facteurs environnementaux comme le bruit de la cabine, les températures extrêmes, la fatigue, le décalage horaire et la pression psychologique produite par le fait de travailler dans une industrie exigeante et les exigences importantes pour voyager, ce qui cause des perturbations à la vie familiale. Considéré globalement, ces éléments posent un risque significatif à la santé qui peut conduire à l'épuisement professionnel et à des maladies reliées au stress.

La nécessité de travailler de longues heures et d'effectuer de nombreux voyages qui sont sources de stress et de désagréments pour la vie familiale. La nécessité d'effectuer des activités de vérification et d'inspection sous toutes sortes de conditions climatiques et un environnement où la pression professionnelle est élevée et qui peut être l'objet de l'attention des médias, conjugué au fait de traiter des questions hautement controversées sur une base régulière, peut causer du stress et des maladies reliées au stress.

Voyager dans des pays où les conditions de vie sont déficientes peut causer des maladies ayant des conséquences sur la santé de l'individu.

La nécessité d'être en position assise devant un ordinateur à lire et à saisir de l'information peut causer de la fatigue oculaire, de la douleur aux poignets et des douleurs lombaires.

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

DESCRIPTION DE TRAVAIL

TCLC016

IASC--marchandises dangereuses

Ministère/Organisme :

Section :

Division : Aviation commerciale et d'affaires

Direction générale : Aviation civile

Emplacement géographique :

Autorisation de sécurité

Exigences linguistiques :

À l'usage du ministère :

Superviseur, superviseure :

Version : Finale

Dernière mise à jour : 2001-7-3

Classification :

Date d'entrée en vigueur :

Identificateur du modèle :

Résultats axés sur le service à la clientèle

Inspection, vérification, enquête et exécution de l'observation de la sécurité du personnel qui s'occupe du transport, offre ou effectue le transport en vertu des programmes de transport des marchandises dangereuses de l'aviation régionale et de l'Aviation civile.

Activités principales

- Vérifier, inspecter et enquêter puis recommander des mesures d'observation lors d'infractions suspectées et (ou) rapportées à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses (LTMD) et à la Loi sur l'aéronautique, et agir à titre de gestionnaire de la vérification et (ou) chef d'équipe pour les vérifications régionales et nationales.

- Faire observer par l'exercice de pleins pouvoirs les Règlements sur le transport des marchandises dangereuses (RTMD) et les Instructions techniques pour le transport sécuritaire des marchandises dangereuses par avion (IT de l'OACI), le Règlement canadien de l'aviation (RCA).
- Effectuer des enquêtes sur les cas de marchandises dangereuses, interroger les suspects et les témoins, préparer des rapports sur les découvertes et effectuer des évaluations de suivi.
- Engager des poursuites et agir à titre de témoin expert lors d'audiences judiciaires et (ou) quasi judiciaires.
- Évaluer et recommander l'approbation de certains documents des exploitants aériens (par ex. manuels d'opérations, manuels et programmes de formation) relatifs au transport des marchandises dangereuses.
- Effectuer des enquêtes internes et externes sur des questions controversées et délicates d'observation et (ou) des plaintes du public.
- Fournir des interprétations des règlements et des avis aux autorités réglementaires (fédérales, provinciales, de l'industrie privée, groupes d'intérêt, professionnels de l'aviation et le public en général)
- Participer à l'élaboration de règlements et normes nationales d'opération sur la sécurité.
- Représenter le Ministère à des réunions et des comités avec les exploitants aériens, les organismes régionaux, nationaux et internationaux d'observation et les associations professionnelles.

Déclaration de l'employé, de l'employée :

J'ai eu l'occasion de formuler des commentaires sur cette description de travail.

Signature de l'employé, de l'employée Date

Déclaration du superviseur, de la superviseure :

La présente constitue une description fidèle des activités et des exigences liées au poste.

Signature du superviseur, de la superviseure Date

Autorisation :

Signature du gestionnaire, de la gestionnaire Date

Caractéristiques du travail

Responsabilité

(1) Information utilisée par d'autres

Fournir des avis, une orientation et des recommandations sur des sujets relatifs aux RTMD, aux IT de l'OACI, au Règlement canadien sur l'aviation (RCA) et aux problèmes d'observation de la sécurité. L'information fournie s'applique aux exploitants aériens, distributeurs, importateurs et manutentionnaires de marchandises dangereuses et est utilisée pour observer les exigences des règlements et pour améliorer l'ensemble de la sécurité aérienne et de l'efficacité commerciale.

Effectuer des recherches et fournir des avis techniques et une orientation à la direction sur l'élaboration des RTMD, des IT de l'OACI, du RCA et les normes applicables et le matériel d'orientation. Les avis et les orientations relatifs aux insuffisances des lois et (ou) aux amendements sont fournis à la direction. Les lois sont utilisées par les exploitants aériens et la communauté aéronautique pour fournir et améliorer leurs opérations.

Élaborer et rédiger des rapports détaillés d'inspection de vérification et d'enquête ainsi que des dossiers d'audience. L'information est utilisée par l'autorité compétente pour évaluer l'aptitude du détenteur du document à mener des opérations et, si nécessaire, pour aider lors de poursuites (dans les domaines de non-observation). L'information est également utilisée par les exploitants aériens et les parties intéressées appropriées pour élaborer des plans d'action pour corriger la situation.

Recueillir des informations et des données à la suite d'enquêtes sur des situations controversées et délicates de non-observation. Cette information est utilisée pour répondre aux plaintes et aux requêtes du public (par ex. questions sur la sécurité des exploitants aériens), et pour participer aux réponses pour les requêtes du Ministère et celles qui émanent de tous les paliers du gouvernement, des médias et (ou) de ceux qui manutentionnent, offrent ou effectuent le transport de marchandises dangereuses. Cette information sert à garder le public informé, et contribue à la formulation par la Direction générale, de réponses à des questions politiques délicates.

Rechercher, réunir et analyser des rapports d'information et des données provenant de la vérification et de l'inspection d'exploitants aériens nationaux et étrangers et de ceux qui manutentionnent, offrent ou effectuent le transport de marchandises dangereuses afin d'identifier les schèmes et les tendances dans les cas de non-observation. Cette information est utilisée par le Directeur et la haute direction pour identifier les domaines qui exigent des communications et du matériel d'orientation amélioré, et pour déterminer si des mesures supplémentaires sont requises comme des vérifications plus générales de la performance des exploitants aériens et (ou) des parties concernées.

Fournir des interprétations des RTMD, des IT de l'OACI, du RCA et des normes et autres lois et règlements de Transport Canada aux parties intéressées de l'industrie afin de clarifier les intentions et résoudre les problèmes d'observation, et promouvoir la sensibilisation à l'égard de la sécurité aérienne par des présentations et des consultations avec les usagers de l'aviation en général.

Participer à l'élaboration et à la prestation de séances de formation concernant l'aviation commerciale

et d'affaire et le transport des marchandises dangereuses. Cette formation constitue un élément des programmes de formation généraux sur l'aviation et est fournie aux pairs, gestionnaires, représentants de l'industrie et au personnel des exploitants commerciaux. L'information est utilisée pour accroître la sensibilisation à l'égard des opérations en matière de sécurité de l'Aviation commerciale et d'affaire et contribue à une meilleure compréhension générale du transport des marchandises dangereuses.

Effectuer et participer au contrôle, à la vérification pour accréditation et aux recommandations pour la certification des programmes de formation et des manuels d'opération des exploitants aériens sur le transport des marchandises dangereuses. Cette information, ces avis et orientations sont utilisés par les exploitants aériens pour confirmer et (ou) adapter le contenu des programmes de formation afin de satisfaire les règlements de Transport Canada.

Dans les cas de non-observation, interroger les témoins et les suspects, obtenir des déclarations et des preuves et compiler des rapports sur les faits et des dossiers d'audience. Cette information est utilisée par les conseillers juridiques pour engager des poursuites, par le Procureur de la Couronne aux audiences sur le dévoilement, et contribue à la résolution des causes.

(2) Bien-être d'autrui

S/O

(3) Leadership des ressources humaines

Effectuer la gestion d'équipes de vérification (opérations d'aéronefs, entretien et fabrication, sécurité de la cabine, santé et sécurité au travail et transport de marchandises dangereuses, etc.) multidisciplinaires (régionales et nationales), d'inspections, d'enquêtes et de projets spéciaux. Ceci comporte l'élaboration du plan de travail, effectuer des recommandations sur la composition de l'équipe de vérification et les besoins en ressources et coordonner, organiser et superviser les membres de l'équipe. Le travail consiste, au sein de l'équipe de travail, à fournir une orientation et des avis aux inspecteurs, à examiner le travail des collègues, et à préparer des rapports.

Organiser et effectuer la prestation de séances de formation pour des collègues, des exploitants aériens et d'autres parties intéressées et le public dans son propre domaine de spécialisation.

Former et évaluer le travail des nouveaux employés en fournissant une orientation technique et administrative. Recommander une formation additionnelle lorsque nécessaire. Cette responsabilité est partagée avec les collègues.

(4) Argent

Planification et contrôle

Participer à l'élaboration du budget de la division par l'identification et la formulation de prévisions sur les activités spécifiques d'inspection, de vérification et d'enquête, sur les outils, la formation et les

cours disponibles.

Analyser, élaborer et fournir des estimés sur le recouvrement des coûts aux parties intéressées.

À titre de gestionnaire de la vérification ou de projets, le travail comporte la formulation de prévisions et le contrôle des dépenses dans le cadre des fonds alloués et approuvés.

Obtention des fonds

S/O

Affectation des fonds

À titre de gestionnaire de la vérification, administrer avec discrétion les dépenses pour les vérifications y compris le temps supplémentaire, les fournitures, l'impression et la location d'équipement dans le cadre du budget.

Conserver et utiliser une carte d'appel pour le téléphone et une carte de crédit du gouvernement du Canada pour les dépenses officielles (y compris les dépenses relatives à l'entretien et à la réparation d'un véhicule), et utiliser les fonds destinés aux voyages lors de voyages d'affaires.

(5) Ressources matérielles et produits

Faire fonctionner et être responsable du soin et de la sécurité de compteurs de détection de la radioactivité et de l'équipement d'échantillonnage y compris leur entretien et calibration. Ces objets peuvent être remplacés par un fournisseur mais sont dispendieux.

Garde et protection de documents et de preuves délicates saisis lors de vérification, d'inspection, d'enquêtes, d'incidents ou de plaintes. Les documents et les preuves utilisés pour les audiences judiciaires et quasi judiciaires sont des originaux et sont irremplaçables.

Garde du matériel ayant une valeur commerciale protégée pour leurs auteurs ou propriétaires (par ex. information technique, documents de formation et autre propriété intellectuelle). Ce matériel est difficile à remplacer car il s'agit souvent de documents originaux.

Garde et utilisation d'un véhicule du Ministère lors de voyages pour effectuer ses tâches; garde et utilisation d'un téléphone cellulaire, d'une carte d'appel et de crédit du gouvernement. Ces objets peuvent être remplacés par un fournisseur, toutefois beaucoup de temps et d'effort sont requis pour ce faire. Les véhicules peuvent être remplacés mais sont dispendieux.

Faire fonctionner, entretenir et prendre soin d'un ordinateur portable, de logiciels et de l'équipement périphérique connexe (imprimantes, scanners, caméras, etc.) utilisés pour réaliser ses tâches. Ces objets peuvent être remplacés par un fournisseur mais sont dispendieux.

Soin et garde des dossiers sur support papier du Ministère et de l'information protégée qui n'est reproduite à aucun autre endroit. Cette information peut être reconstituée mais cela exigerait beaucoup de temps et d'argent.

(6) Surveillance de la conformité

Recommander l'approbation de certains documents d'exploitants aériens lorsque la conformité est observée (processus de certification, exceptions, concessions, autorisations spéciales) pour le droit et le bénéfice d'opérer.

Effectuer des activités de vérification, d'inspection et d'enquête afin d'assurer la conformité aux lois canadiennes et internationales (par ex. Loi sur le transport des marchandises dangereuses, IT de l'OACI, Loi sur l'aéronautique, Règlement et normes canadiennes de l'aviation, le CFR) relatives à la sécurité aérienne. Pleins pouvoirs pour prendre des mesures immédiates lorsqu'il y a des raisons de croire qu'il existe une menace imminente pour la sécurité, et pour prendre des décisions concernant les mesures de correction appropriée pour assurer la conformité. Ceci inclut la détention et la saisie d'aéronefs et la suspensions des permis.

Il existe une grande latitude pour interpréter les règlements nécessaires et déterminer les mesures d'observation appropriée. Les décisions prises peuvent créer des précédents et la mise en oeuvre d'un plan d'action peut avoir une incidence importante sur un exploitant aérien.

Habilité

(7) Connaissance du domaine de travail

Propriétés physique, chimique et toxicologique des marchandises dangereuses, des risques qui leur sont associés et des procédures de sécurité correspondantes; des aspects techniques et industriels de la manutention sécuritaire, de leur entreposage et du transport de ces marchandises (par ex. bonbonnes de gaz comprimé, réservoirs mobiles, véhicules de ravitaillement des aéronefs); de la protection des marchandises dangereuses, des systèmes de lutte contre les incendies et d'autres caractéristiques de sécurité et normes d'entretien y compris la relation entre le transport de marchandises dangereuses, les passagers et l'équipage. Cette information est essentielle pour assurer l'importation, la manutention, le service et le transport de marchandises dangereuses.

Connaissance de la conception et de la configuration d'un grand nombre d'aéronefs (par ex. Airbus, Boeing, Bombardier, Piper) afin de déterminer si des marchandises dangereuses et des passagers peuvent en toute légalité, être transportés sur un même vol.

Procédures de filtrage de sécurité et opérations et capacités de l'équipement de filtrage de sécurité, et opération, entretien, calibration et protection de divers équipements de mesure utilisés lors d'inspections et d'enquêtes.

Techniques d'enquête et aptitudes d'observation, d'analyse et de résolution de conflit pour identifier les infractions aux règlements et à l'observation, évaluer l'incidence, prendre des mesures de correction et (ou) résoudre les problèmes de conformité et les conflits avec les parties intéressées; pour élaborer des

solutions aux problèmes de sécurité de l'aviation et aux préoccupations des parties intéressées, souvent de nature unique, et pour déterminer une réponse immédiate pour les urgences.

Méthodes, techniques et pratiques relatives à la prestation de séances de formation et d'information, y compris l'utilisation des aides à l'enseignement en salle de classe afin d'évaluer, recommander pour approbation et livrer des séances de formation.

Aptitudes pour la gestion de projets et des priorités conjuguées aux méthodes et techniques relatives à la réalisation de vérification et d'inspections générales pour diriger des projets et (ou) participer à des groupes de travail et à des vérifications à l'échelle nationale; pour planifier, organiser et mettre en oeuvre des programmes de vérification et d'inspection, et pour préparer les plans de travail.

Connaissance, aptitudes et expérience pour examiner, évaluer et approuver l'efficacité des politiques administratives des exploitants, des procédures d'opérations, des manuels de formation du personnel, des listes d'équipement minimum et des amendements aux manuels lorsqu'ils concernent le transport des marchandises dangereuses.

Méthodes, techniques et pratiques pour réunir et conserver en lieu sûr les preuves utilisées lors d'audiences judiciaires, le decorum en salle de tribunal et les pratiques relatives à la présentation de la preuve à titre de témoin expert lors d'audiences judiciaires ou quasi judiciaires.

Techniques de présentation et aptitudes interpersonnelles pour représenter le Ministère à des réunions et des comités; pour livrer des présentations claires et compréhensibles à divers auditoires de la communauté de l'aviation, et pour répondre aux requêtes et aux plaintes du public.

(8) Connaissance du contexte

Unité de travail

Organisation, centre d'intérêt, mandat, environnement, processus administratifs et joueurs clés de l'unité de travail pour diriger des projets; pour effectuer des activités réglementaires d'inspection, de vérification et de certification; pour faire des recommandations sur des changements aux processus et procédures de l'unité, et pour fournir des services aux exploitants aériens selon les objectifs opérationnels.

Ministère des transports

Rôle, perspective et mandat de Transports Canada et son organisation, ses opérations, politiques programmes, responsabilités et sa structure, y compris les relations avec d'autres ministères du gouvernement et la communauté aéronautique, et les autorités compétentes et les responsabilités inhérentes à la position d'inspecteur de la sécurité aérienne afin d'accomplir les tâches et responsabilités de la position, et pour répondre aux requêtes du public. Connaissance également requise du climat politique, social et culturel pour mesurer l'opinion du Ministère et sa réceptivité quant aux règles et règlements applicables.

Autres ministères

Connaissance (contacts, structures) des autres ministères qui ont une juridiction ou un intérêt et qui offrent des services ou s'occupent du domaine de l'aviation (par ex. Commerce international, OTC, DRHC, GRC, Justice, règlements fédéraux et provinciaux sur l'environnement, etc.) pour participer à l'élaboration et à la mise en oeuvre d'ententes.

Mandat, autorité et organisation d'organismes de régulations comme le Bureau de la sécurité des transports. Cette connaissance est requise pour participer aux enquêtes sur les accidents, fournir des témoignages d'expert lors d'audiences et assurer la mise en vigueur des recommandations du BST.

Secteurs privé et public canadiens

Connaissance et compréhension générale de l'industrie du transport aérien, son fonctionnement, l'historique des vérifications et des inspections, son dossier concernant la sécurité, les pratiques de gestion, l'environnement local et les ressources humaines. Cette connaissance est essentielle pour évaluer les développements en matière de réglementation, techniques et juridiques dans la mesure où ils ont une incidence sur l'industrie et la conformité avec les RTMD, les IT de l'OACI, le RCA et les normes; pour effectuer des inspections de vérification réglementaire et des enquêtes ou l'observation des lois; recommander l'approbation des programmes de formation, et pour participer à l'élaboration des normes appropriées pour la sécurité.

Organisation et représentants de l'industrie de la production, de l'emballage et de la distribution des marchandises dangereuses, de même que les laboratoires des organismes d'urgence, des entreprises de formation et de consultation et leurs procédures, leurs compétences et expertise afin d'appliquer cette connaissance lors de la planification et de la surveillance des inspections, des vérifications, des enquêtes et de l'observation de la loi.

Secteurs privé et international étrangers

Accords et PEs conclus avec d'autres pays; reconnaissance des pratiques de l'aviation civile, différences des conditions et des exploitants d'autres pays; traités et accords internationaux comme les organismes internationaux telle l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'administration fédérale de l'aviation (EUA), l'autorité conjointe de l'aviation (Europe), etc.: pour comprendre leur influence sur l'industrie de l'aviation civile et la réglementation au Canada, et pour évaluer et recommander les mesures appropriées concernant la sécurité aérienne lors d'activités d'examen et d'observation réglementaires.

Les autorités internationales de l'aviation pour fournir et échanger de l'information en matière de sécurité aérienne relative aux usagers nationaux et étrangers.

Lois et règlements

Loi sur l'aéronautique, Règlement canadien de l'aviation et ses règlements, documents PT, IT de l'OACI sur les normes et les pratiques recommandées, Loi sur le transport des marchandises dangereuses, Loi sur les explosifs, Lois provinciales et territoriales sur les marchandises dangereuses, et connaissance des manuels d'opération pour les appliquer lors d'activités de vérification et d'inspection.

Accords et conventions internationaux concernant l'industrie du transport aérien (comme la

Connaissance (contacts, structures) des autres ministères qui ont une juridiction ou un intérêt et qui offrent des services ou s'occupent du domaine de l'aviation (par ex. Commerce international, OTC, DRHC, GRC, Justice, règlements fédéraux et provinciaux sur l'environnement, etc.) pour participer à l'élaboration et à la mise en oeuvre d'ententes.

Mandat, autorité et organisation d'organismes de régulations comme le Bureau de la sécurité des transports. Cette connaissance est requise pour participer aux enquêtes sur les accidents, fournir des témoignages d'expert lors d'audiences et assurer la mise en vigueur des recommandations du BST.

Secteurs privé et public canadiens

Connaissance et compréhension générale de l'industrie du transport aérien, son fonctionnement, l'historique des vérifications et des inspections, son dossier concernant la sécurité, les pratiques de gestion, l'environnement local et les ressources humaines. Cette connaissance est essentielle pour évaluer les développements en matière de réglementation, techniques et juridiques dans la mesure où ils ont une incidence sur l'industrie et la conformité avec les RTMD, les IT de l'OACI, le RCA et les normes; pour effectuer des inspections de vérification réglementaire et des enquêtes ou l'observation des lois; recommander l'approbation des programmes de formation, et pour participer à l'élaboration des normes appropriées pour la sécurité.

Organisation et représentants de l'industrie de la production, de l'emballage et de la distribution des marchandises dangereuses, de même que les laboratoires des organismes d'urgence, des entreprises de formation et de consultation et leurs procédures, leurs compétences et expertise afin d'appliquer cette connaissance lors de la planification et de la surveillance des inspections, des vérifications, des enquêtes et de l'observation de la loi.

Secteurs privé et international étrangers

Accords et PEs conclus avec d'autres pays; reconnaissance des pratiques de l'aviation civile, différences des conditions et des exploitants d'autres pays; traités et accords internationaux comme les organismes internationaux telle l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'administration fédérale de l'aviation (EUA), l'autorité conjointe de l'aviation (Europe), etc.: pour comprendre leur influence sur l'industrie de l'aviation civile et la réglementation au Canada, et pour évaluer et recommander les mesures appropriées concernant la sécurité aérienne lors d'activités d'examen et d'observation réglementaires.

Les autorités internationales de l'aviation pour fournir et échanger de l'information en matière de sécurité aérienne relative aux usagers nationaux et étrangers.

Lois et règlements

Loi sur l'aéronautique, Règlement canadien de l'aviation et ses règlements, documents PT, IT de l'OACI sur les normes et les pratiques recommandées, Loi sur le transport des marchandises dangereuses, Loi sur les explosifs, Lois provinciales et territoriales sur les marchandises dangereuses, et connaissance des manuels d'opération pour les appliquer lors d'activités de vérification et d'inspection.

Accords et conventions internationaux concernant l'industrie du transport aérien (comme la

Convention de l'OACI, les règlements de l'ALENA, les Règlements fédéraux de l'aviation, le CFR 49) pour assurer l'observation des règlements.

Lignes directrices et règlements des organismes centraux applicables à la fonction publique comme la gestion financière et les directives sur les voyages, l'accès à l'information, la protection des renseignements personnels, les lois sur les secrets officiels, les politiques et procédures qui ont une incidence sur le travail ou les opérations régionales.

(9) Communication

Comprendre les autres

Aptitudes auditives et d'écoute pour l'interaction quotidienne avec les exploitants aériens; pour comprendre la signification et le contenu de discussions et pour recevoir et transmettre des messages clairs et concis sur des sujets techniques complexes. Ceci comprend également une sensibilité aux communications non-verbales.

Aptitudes pour l'écoute et exigence d'interpréter le langage corporel requis lors d'enquêtes sur des incidents ou des infractions possibles; lors d'entrevues avec le personnel, lors de l'interprétation correcte des requêtes du public; lors de la négociation de mesures de correction, lors de la présidence de réunions, et lors de présentations et (ou) de témoignages en tant qu'expert devant des organismes judiciaires ou quasi judiciaires. Aptitudes requises pour identifier les changements subtils de la communication verbale pour comprendre la signification et les intentions sous-jacentes des questions et des préoccupations. L'interaction requiert tact et diplomatie lorsque les interlocuteurs sont en colère ou bouleversés et ont des difficultés à comprendre les questions relatives à la sécurité aérienne et aux procédures d'opération, et peuvent avoir de la difficulté à s'exprimer en français ou en anglais.

Aptitudes pour la lecture afin de comprendre, interpréter et assimiler de l'information de divers documents comme les lois et les règlements, de la documentation d'ingénierie et technique, des publications, des politiques, des lignes directrices et des directives pour conserver une compréhension profonde de l'industrie de l'aviation et pour déterminer la pertinence et le caractère applicable de nouvelles normes de sécurité et d'approches pour la prestation de services d'inspection. Le volume du matériel conjugué à la vitesse des changements rendent ces tâches difficiles.

Se faire comprendre

Aptitudes requises pour écrire, faire des présentations et parler en public pour préparer des dossiers d'audiences, des présentations pour former et sensibiliser, faire des enquêtes réglementaires, des rapports d'inspection et de vérification; pour expliquer des découvertes, des conclusions et des recommandations aux parties intéressées, aux collègues et aux principaux gestionnaires; pour obtenir la coopération lors d'inspections, et pour fournir des témoignages d'expert lors d'audiences judiciaires ou quasi judiciaires. Les communications doivent être soigneusement structurées afin de simplifier des questions techniques complexes pour se faire comprendre d'auditoires tant techniques que non spécialisés, et pour transmettre de l'information, fournir des explications, influencer, persuader et obtenir la coopération.

Aptitudes requises pour parler et écrire afin de répondre aux requêtes émanant de tous les paliers du gouvernement (fédéral, provincial, municipal), le public en général et les médias, et pour négocier des mesures correctives avec les représentants de l'industrie lorsque des cas de non-conformité sont identifiés. Ceci est réalisé avec la difficulté additionnelle de transmettre des questions techniques complexe dans un langage clair et précis à des auditoires ayant divers degrés de connaissance et de compréhension technique des sujets traités.

Aptitudes pour écrire requises afin d'élaborer divers rapports techniques et non techniques ou préparer des interprétations non techniques de rapports techniques, et pour émettre des permis en vertu des RTMD, des IT de l'OACI, du RCA. Ces documents doivent être bien structurés, complets en terme de contenu et d'information et doivent être transmis dans un langage simple et facile à comprendre.

Aptitudes requises pour parler de manière concise et claire lors de la réalisation de vérifications et d'inspections dans des environnements très bruyants comme des hangars, des entrepôts et des usines.

Aptitudes requises pour l'animation et pour parler afin de donner des séances d'information sur la sécurité de façon détaillée et claire aux exploitants aériens, d'autres parties intéressées et des groupes de travail composés de membres possédants différentes formations, et pour fournir de l'information et des avis aux représentants des gouvernements provinciaux et municipaux et d'autres autorités provinciales et nationales sur la sécurité aérienne. Ceci nécessite de comprendre et apprécier rapidement les préoccupations et l'environnement des auditoires et encourager une communication ouverte. Ceci requiert l'interprétation du langage corporel.

(10) Habilités motrices et sensorielles

Dextérité et coordination requises pour accéder et circuler dans les aéronefs, les véhicules, les entrepôts et les installations de tri et les rampes et installations d'aviation lors de la réalisation d'inspections ou d'enquêtes approfondies sous toutes les conditions climatiques et de circulation.

Sens de l'odorat, de l'ouïe et du toucher pour détecter, identifier et réagir sur le champ aux émanations dangereuses ou explosives, inflammables, corrosives, aux vapeurs, gaz ou toxines nocifs tels que le mazout, l'huile, les solvants ou d'autres produits dangereux qui peuvent être présents sur les sites d'inspection et d'enquête.

Dextérité manuelle et aptitudes de coordination requises pour utiliser un ordinateur personnel et d'autres équipements de bureau.

L'utilisation d'un véhicule à moteur est une exigence de base pour la prestation de services d'inspection.

Effort

(11) Effort intellectuel

Un effort intellectuel est requis pour planifier, organiser, gérer et effectuer des programmes d'inspection et de vérification; pour évaluer la qualité des méthodes, systèmes, procédures et pratiques applicables à la réalisation d'activités réglementaires d'inspection, de vérification et d'approbation, et pour élaborer des méthodes d'inspection améliorées pour satisfaire des besoins en évolution. L'effort est accru par la nécessité de coordonner les activités d'inspection avec d'autres organismes fédéraux, provinciaux et municipaux et (ou) des organisations comme l'organisation régionale du transport de surface des marchandises dangereuses, la Commission de contrôle de l'énergie atomique, Douanes Canada et Environnement Canada.

Un effort est requis pour produire des rapports de vérification analytiques détaillés, constructifs et techniques sur les découvertes, et pour élaborer et recommander des révisions et des mises à jour pour améliorer les méthodes, les systèmes, les procédures, les normes, les manuels et les guides. Les contraintes qui posent des défis comprennent les priorités contradictoires, les demandes concurrentes et le temps limité.

Un effort est requis lors de la détention d'aéronefs, de la consignation de véhicules ou de marchandises dangereuses lorsque les exigences réglementaires ne sont pas atteintes ou lorsque des menaces à la sécurité existent, et lors de mesures pour l'observation dans les cas d'infraction à la réglementation. Ceci comporte l'évaluation des lois et règlements sur le TMD, les IT de l'OACI, les dispositions non respectées du RCA, et l'évaluation des normes.

Interpréter les règlements sur le terrain sans documents de références ou d'autres aides. Déterminer l'exactitude et la crédibilité d'un grand nombre de découvertes et de dossiers, la signification et les relations entre des faits spécifiques et des découvertes, et l'interprétation juridique et les précédents les plus appropriés à appliquer aux faits. L'information a souvent un délai de livraison critique et la difficulté de l'effort est augmentée par l'évaluation de la sécurité d'une situation et la détermination de mesures à prendre immédiatement, dans un court délai ou très rapidement.

Un effort est requis lors de l'évaluation de demandes de dérogation et d'exemption aux règlements et aux normes, politiques et directives. Les contraintes sont l'équilibre entre la sécurité et l'intérêt public et la recherche de niveaux de sécurité équivalents.

Un effort est requis pour résumer des données et de l'information destinées à la correspondance du Ministre, des notes d'information, des communiqués de presse sur des questions relatives au transport des marchandises dangereuses et lors de l'évaluation et de l'élaboration de recommandations pour des nouveautés et des révisions aux RTMD, aux IT de l'OACI, au RCA, aux normes, politiques et procédures et au matériel d'orientation concernant le transport des marchandises dangereuses.

Examiner et évaluer les manuels d'opération, les manuels de formation et les procédures d'opérations courantes. Ces documents doivent être vérifiés afin d'assurer leur observation des lois, règlements, politiques et lignes directrices. Identifier les insuffisances, recommander l'approbation ou le rejet des manuels et des programmes d'opération; appliquer l'interprétation des RTMD, les IT de l'OACI, le RCA pour fournir une réaction et des recommandations en vue de trouver les mesures et les options correctives conduisant à des solutions. Les contraintes sont les réticences des exploitants aériens à se conformer, les contraintes de temps, le manque de ressources et les priorités contradictoires.

Un effort est requis pour défendre la validité des résultats des inspections et des enquêtes et pour

négocier des mesures correctives afin d'assurer que des gestes sont posés lors de situations de non conformité. L'effort intellectuel est accru pour déterminer les faits dans les situations où les clients ne coopèrent pas (par ex. bouleversés et en colère) et présentent l'information de manière à tromper intentionnellement.

Agir à titre de témoin expert lors d'audiences judiciaires et quasi judiciaires. Les preuves doivent être présentées de manière claire et concise et parfois résumées pour les auditoires possédant divers niveaux de connaissances en aéronautique. Un effort est requis pour établir sa crédibilité en tant que témoin expert et pour répondre aux questions de manière précise et impartiale. Les témoignages sont soumis à la pression provenant de la Couronne ou de l'avocate ou l'avocat de la défense.

(12) Attention soutenue

Une attention auditive et visuelle soutenue est requise lors du contrôle des passagers pendant les procédures d'embarquement et le filtrage des passagers en ce qui a trait aux bagages à main et enregistrés afin d'assurer la conformité. Ceci est rendu plus difficile par les distractions fréquentes des aéroports, la circulation du public, les employés des sociétés de transport aérien et le personnel de la sécurité des aéroports.

Une attention soutenue est requise afin de comparer deux documents identiques ou plus, soumis par les exploitants aériens et pour examiner la conformité de ces documents avec les exigences réglementaires (par ex. RTMD, IT de l'OACI). Cette activité présente une tolérance minimale au niveau de l'attention et des distractions limitées et représente environ dix pour cent du temps de travail.

Une attention soutenue est requise lors de la transmission d'information lors d'audiences judiciaires ou quasi judiciaires, afin de comprendre les intentions sous-jacentes aux questions et répondre de manière appropriée en dépit de fréquentes interruptions causées par l'avocat ou l'avocate de la défense. Quoique les distractions sont limitées, le manque d'attention n'est pas toléré lors de comparution à la barre. Il n'y a pas de contrôle sur le temps passé en audience ou sur la fréquence de cette activité.

Utiliser un véhicule à moteur pendant plus de cinq heures à la fois requiert une attention soutenue sans tolérance pour un manque d'attention afin de prévenir les accidents. Ceci est rendu plus difficile en raison des conditions de la circulation qui prévalent, du climat, de la route et des piétons.

(13) Effort psychologique/émotionnel

Un effort est requis afin de conserver son calme et demeurer professionnel lors de l'application des règlements, des politiques et des lignes directrices qui peuvent ne pas être acceptés par les exploitants aériens ou d'autres qui importent, manutentionnent, offrent un service ou effectuent le transport aérien de marchandises dangereuses; lorsqu'il y a une résistance à se conformer en raison des conséquences économiques; lorsque la sécurité n'est qu'une considération et conduit à des évaluations de non-conformité, et (ou) lorsque les parties intéressées échouent aux inspections ou aux évaluations. Il n'y a pas de contrôle sur la manière dont les parties intéressées choisissent d'exprimer leur colère et leur hostilité, et il n'y a pas de contrôle sur le moment, la fréquence ou la durée de ces situations.

Un effort psychologique et émotionnel est requis afin de garder son calme, demeurer posé et dégager une attitude professionnelle lors de la conduite d'enquêtes sur la conformité ou des accidents; lorsque la personne titulaire est appelée à effectuer des vérifications ou des inspections de personnes ou de sociétés à la suite d'accidents ayant causé des pertes en vies humaines. Ces situations requièrent de voir et entendre tous les détails de situations ou de faits troublants et souvent horribles et traiter avec le personnel de sociétés qui sont sous le coup d'émotions fortes, ce qui a des incidences sur le fonctionnement de la vérification ou de l'inspection. Il n'y a pas de contrôle sur la fréquence ou la durée de ces situations.

Un effort est requis pour réfléchir clairement et de manière logique tout en travaillant dans des conditions tendues. Le stress peut s'accumuler lors de situations dans lesquelles le personnel exécutif doit être renseigné, et lorsqu'il faut répondre à des questions soulevées à la Chambre des communes, par les médias et le public en général sur des questions délicates touchant l'intérêt public (par ex. des accidents causant des pertes en vies humaines). Ces situations et leur fréquence sont hors du contrôle de la personne titulaire.

(14) Effort physique

Effectuer des inspections, des vérifications et des enquêtes nécessite de marcher et être debout pendant des périodes se prolongeant jusqu'à cinq heures consécutives et travailler dans des positions difficiles (i.e. se pencher), de même que grimper et ramper dans des aéronefs, au-dessus ou dans des appareils de chargement et des marchandises en vrac, et peut nécessiter le port d'équipement de sécurité et de protection lors d'inspections ou d'enquêtes sur des cas de non-conformité ou des accidents.

Travailler dans divers sites hors du bureau requiert de transporter et apporter ses valises personnelles, de lourdes serviettes de cuir contenant des manuels et des documents, des ordinateurs portatifs et des imprimantes. Ces articles doivent être transportés jusqu'aux bureaux, aéroports, hôtels, automobiles et installations des exploitants aériens. Les activités d'inspection et de vérification représentent environ quarante pour cent du temps de travail et la plupart nécessitent la manutention quotidienne de ces articles.

Le travail requiert de soulever et manipuler des colis pesants et des barils et leur contenu tout en réduisant l'exposition à des marchandises dangereuses connues ou suspectées.

Le travail nécessite beaucoup de temps en voyages et de longues périodes de temps en position assise dans des espaces réduits de véhicules au sol et dans des aéronefs. Des déplacements jusqu'aux sites d'inspections sont nécessaires deux à trois jours par semaine.

Conditions de travail

(15) Environnement de travail

Psychologique

Le travail exige d'évoluer dans une industrie d'importance, où les changements technologiques s'effectuent à un rythme accéléré, sous l'oeil scrutateur des médias et l'obligation de réglementer la sécurité au nom du ministère des Transports. Les activités de vérification et d'inspection sont effectuées selon des échéanciers serrés et dans un environnement où les priorités sont en continuel changement. Les conditions de travail qui peuvent créer un inconfort psychologique sont: a) le danger d'être exposé à des risques inconnus en raison de marchandises dangereuses non déclarées ou dont l'emballage n'est pas approprié; b) effectuer des vérifications et des inspections exige une exposition aux plaintes et aux critiques lors du rassemblement de la preuve sur le terrain et faire face à des personnes en détresse, en colère ou hostiles; c) témoigner devant des corps judiciaires ou quasi judiciaires et d'autres comités; d) voyager loin de son foyer et de sa famille pendant des périodes de une à deux semaines consécutives, souvent sans préavis et dans des endroits éloignés et; e) traiter avec des exploitants aériens qui ont des réactions défensives et émotives en raison de pertes de revenus lors de situations où le résultat de la vérification ou de l'inspection est négatif; f) effectuer des enquêtes techniques complexes sous toutes sortes de conditions.

Physique

Le climat de travail est exigeant en raison de la grande dispersion géographique des parties intéressées et de la nécessité qui en résulte de voyager jusqu'aux sites, pendant toute l'année par route et par aéronef, y compris de petits aéronefs et des hélicoptères.

Le travail est réalisé surtout à proximité et dans les aéroports et requiert d'effectuer ses tâches souvent à des endroits éloignés (par ex., arctique, buissons, terrains montagneux) sous des conditions physiques difficiles, et sous toutes sortes de conditions climatiques (par ex. -40C et exposition à des facteurs extrêmes de refroidissement par le vent, +40C, et exposition aux rayons du soleil), et où des véhicules de grandes dimensions sont en déplacement constant. Le travail exige une exposition continue au bruit, à l'adduction de turbines, aux battements des hélices et à la chute de débris. De plus, contact et exposition possible à toutes sortes de marchandises dangereuses (radioactives, substances infectieuses, liquides et gaz inflammables, produits toxiques, poisons, corrosifs et explosifs) font toujours partie de l'environnement de travail.

Le travail exige d'être en position assise dans un bureau devant un ordinateur à lire ou à saisir des données ou lors de voyages (à l'hôtel et dans un aéronef), ce qui expose à l'éblouissement d'un écran vidéo.

(16) Risque pour la santé

Le travail comporte des risques pour la sécurité lors du travail près d'aéronefs et une exposition fréquente au bruit, à des vapeurs et à la chute de débris; toutes sortes de marchandises dangereuses (explosifs, gaz, liquides inflammables, matières radioactives, substances infectieuses); risques associés aux entrepôts à marchandises, installations de tri des colis; zones de manoeuvre des aéronefs, quai à hydravion et installations d'entretien d'aéronefs, ce qui, considéré globalement, représente une exposition considérable à des risques physiques dans l'environnement de travail

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

ANNEXE I
LISTE DE CONTRÔLE DE LA FORMATION EN COURS D'EMPLOI

Inspecteur des marchandises dangereuses – Liste de contrôle de la formation en cours d'emploi			
NUMÉRO DE LA SECTION	NOM DE LA SECTION	FORMATEUR	DATE ET SIGNATURE
1.	ADMINISTRATION		
	i) Présentation du personnel, familiarisation avec la Division/l'Aviation commerciale et d'affaires, breffage sur l'aménagement des installations, issues de secours/portes et combinaisons des armoires à dossiers, le cas échéant.		
	ii) Sûreté de l'immeuble : <ul style="list-style-type: none"> • Laissez-passer de Transports Canada 		
	iii) Documentation : <ul style="list-style-type: none"> • Formulaire d'autorisation et d'avance de voyage modalités de préparation; avance permanente, le cas échéant. • Carte de crédit American Express modalités d'obtention; modalités d'utilisation. • Notes de frais modalités de préparation – voyages au pays modalités de préparation – voyages à l'étranger • Carte d'appels interurbains modalités d'utilisation. • Rapport de services supplémentaires modalités de préparation; • Demande de congé modalités de préparation; • Personnes-ressources en cas d'urgence 		
	iv) Évaluation du rendement et appréciation des aptitudes Évaluation du programme, évaluation de la formation, évaluation linguistique : <ul style="list-style-type: none"> • Vue d'ensemble • Demandes de formation pour l'exercice 		
	v) Correspondance : <ul style="list-style-type: none"> • Numéros de dossier, signature et attache • Dates d'échéance – le cas échéant • Interne • Externe • Procédure de coordination • Correspondance ministérielle, Notes de synthèse, Notes pour la période de questions • Électronique (télécopie, courriel) 		

ANNEXE I
LISTE DE CONTRÔLE DE LA FORMATION EN COURS D'EMPLOI

Inspecteur des marchandises dangereuses – Liste de contrôle de la formation en cours d'emploi			
NUMÉRO DE LA SECTION	NOM DE LA SECTION	FORMATEUR	DATE ET SIGNATURE
	vi) Administration <ul style="list-style-type: none"> • Téléphone : <ul style="list-style-type: none"> - listes de numéros de téléphone, examen des listes applicables - utilisation du réseau téléphonique - appels à frais virés - appels des médias - utilisation de Netscape pour la recherche de numéros de téléphone • Système de classement : <ul style="list-style-type: none"> - dossiers et documents confidentiels - dossiers de la Section/Direction - classeur temporaire - symboles d'acheminement et traitement - classement électronique des documents sur l'unité partagée 		
	vii) Ordinateur <ul style="list-style-type: none"> • courriel; (CADORS, CANUTEC, Powerpoint, Word, Excel) • Formation sur le SGDDI • Programmes informatiques connexes • Formation sur le module des marchandises dangereuses, SINCA II • Plan de travail opérationnel; (SNARA – Politique de fréquence des inspections, base de données sur la clientèle) 		
2.	ORGANISATION DE TRANSPORTS CANADA		
	i) Organisation générale et utilisation des symboles d'acheminement : <ul style="list-style-type: none"> • Ministre des transports • Sous-ministre • Sous-ministre adjoint • Sécurité et sûreté • Aviation civile • Aviation commerciale et d'affaires 		
3.	PROGRAMME DES MARCHANDISES DANGEREUSES – INTRODUCTION		
	i) Rôle au sein de Transports Canada – Breffage général		
	ii) Organisation : <ul style="list-style-type: none"> • Nationale • Régionale 		
	iii) Membre de l'Aviation commerciale et d'affaires et membre de la Direction générale : <ul style="list-style-type: none"> • Rôle <ul style="list-style-type: none"> - Normes/Exploitation - Responsabilités générales - Relations avec les autres inspecteurs/autres division, directions ou directions générales - Programme de formation (DAC n° 7, Manuel de l'inspecteur du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires) - Priorités et mandat 		
	iv) Délégation de pouvoirs : <ul style="list-style-type: none"> • Compétences de l'inspecteur • Attestations de compétence officielles du ministère des Transports Laissez-passer de Transports Canada pour les zones réglementées aux aéroports 		

ANNEXE I

LISTE DE CONTRÔLE DE LA FORMATION EN COURS D'EMPLOI

Inspecteur des marchandises dangereuses – Liste de contrôle de la formation en cours d'emploi			
NUMÉRO DE LA SECTION	NOM DE LA SECTION	FORMATEUR	DATE ET SIGNATURE
4.	ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI)		
	i) Convention relative à l'aviation civile internationale, Annexe 18		
5.	DOCUMENTS DE RÉGLEMENTATION		
	i) Documents de réglementation nationale et internationale : <ul style="list-style-type: none"> • <i>Loi sur l'aéronautique</i> • <i>Loi sur les transports au Canada</i> • <i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i> • <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses et Instructions techniques</i> de l'Organisation de l'aviation civile internationale • <i>Règlement de l'aviation canadien (RAC)</i> • <i>Permis de niveau de sécurité équivalent</i> • <i>Procédure de survol</i> • <i>Règlement sur la sécurité et la santé au travail (aéronefs)</i> • <i>Code of Federal Regulations - Title 49 (Etats-Unis)</i> • <i>Loi sur la preuve au Canada</i> • <i>Code criminel</i> 		

PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC

Étalonnage de dispositifs

- Santé Canada (SC), Bureau des appareils à rayonnement – Étalonnage de radiamètre (étalonnage proprement dit ou obtention de la procédure d'étalonnage)
- Industrie Canada, Mesures Canada – Étalonnages de dispositifs de mesure (étalonnage proprement dit ou obtention de la procédure d'étalonnage)

Reconnaissance des dangers reliés aux marchandises dangereuses

- Expéditeur
- Destinataire
- CANUTEC (996-6666 ou *666)
- Substances infectieuses (1-800-545-7661) – SC ou Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA)
- Matières radioactives – Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN)
- Ottawa (613) 947-2054
- Calgary (403) 292-5181
- Laval (450) 667-6360
- Mississauga (905) 821-7760

Échantillonnage et essai

- **Marchandises dangereuses en cours de transport**
 - Gendarmerie royale du Canada (GRC) Laboratoires médico-légaux
 - Halifax (N.-É.), 3151, rue Oxford, B3K 5L9 (902) 426-8886
 - Regina (Sask.), C.P. 6500, S4P 3J7 (306) 780-5807
 - Ottawa (Ont.), 1200 Vanier Parkway, K1A 0R2 (613) 998-6025
 - Winnipeg (Man.), 621, route Academy R3N 0E7 (204) 983-5906
 - Edmonton (Alb.), 15707, 118 Av. T5J 1B7 (403) 451-7400
 - Vancouver (C.-B.), 5201, rue Heather V5Z 3L7 (604) 264-3400
 - SC, Bureau de biosécurité
 - Bioterrorisme, mystification, rejet de substances infectieuses (RGIV) 1 800 545-7666

Si d'autres organismes sont sélectionnés pour l'échantillonnage et l'essai de marchandises dangereuses, ils doivent démontrer qu'ils respectent le protocole d'échantillonnage et d'essai de la GRC et de SC (ISO17025).

Échantillonnage et essai de l'air

- Développement des ressources humaines Canada (DRHC) – Santé et sécurité au travail (SST) Enquêtes et échantillonnage de l'air, agent de sécurité désigné par DRHC
- Utiliser le Rapport d'enquête de situation comportant des risques.
- L'employeur doit enquêter et, au besoin, communiquer avec DRHC.
 - Hygiéniste industriel régional DRHC
 - Ottawa (613) 990-8423 (Laboratoire national)
 - Atlantique (506) 851-2173
 - Québec (514) 982-2384
 - Ouest (204) 983-7247

Si d'autres organismes sont sélectionnés pour l'échantillonnage et l'essai de l'air, ils doivent démontrer qu'ils respectent le protocole exigé par DRHC, soit celui du National Institute for Occupational Safety and Health – (NIOSH).

PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC

ANNEXE K
PROTOCOLE D'ÉCHANTILLONNAGE

À élaborer

PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC

ANNEXE L
Liste de contrôle –
Procédure de vérification

Point	Référence	Résultat
P-1	S.O.	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
P-2	S.O.	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
P-3	S.O.	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
P-4	S.O.	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
P-5	S.O.	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
P-6	OACI 7;4.1	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
P-7	OACI 1;4.1	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
P-8	OACI 1;4.2	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.

ANNEXE L
Liste de contrôle –
Procédure de vérification

Point	Référence	Résultat
A-1	OACI 7;4.2	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
A-2	OACI 7;1	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
A-3	OACI 5;4.3	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
A-4	OACI 5;4.1 RTMD 4.4(2) et (3)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
A-5	OACI 7;4.1	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
A-6	RTMD 2.10	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
A-7	OACI 7;4.5 RTMD	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
A-8	RTMD 4.27	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.

ANNEXE L
Liste de contrôle –
Procédure de vérification

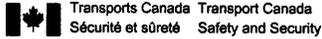
	Point	Référence	Résultat
A-9	Vérifier si la compagnie a adopté les bonnes procédures en cas de danger.	RTMD 9.13, 9.14 OACI 7;4.6	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
A-10	Vérifier si les procédures d'entreposage et de chargement de la compagnie sont conformes à la réglementation.	OACI 7;2	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
A-11	Déterminer si le personnel de la billetterie ou du fret (agents compris) se conforment à la réglementation.	OACI 5;3	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
A-12	Déterminer si les pilotes ont reçu les renseignements appropriés au sujet des rapports à établir advenant une intervention d'urgence et un cas de danger.	OACI 5;4.8 RTMD 9.12	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
A-13	Préciser si la compagnie se conforme aux exigences en matière de communication de renseignements.	OACI 7;5.1.2	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
A-14	Préciser si les procédures d'enregistrement des passagers sont conformes à la réglementation.	OACI 7;5.2	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
A-15	Préciser si des copies de la réglementation applicable sont disponibles.	Manuel du transporteur	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
A-16	Déterminer la capacité du transporteur de remplacer les indications de danger perdues ou volées.	OACI 7;2.6	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
A-17	Déterminer si le personnel non formé qui s'occupe de la manutention, de la demande de transport et du transport de marchandises dangereuses est surveillé convenablement.	RTMD 9.2(b)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.

ANNEXE L
Liste de contrôle –
Procédure de vérification

Point	Référence	Résultat
A-18 Le programme de formation de la compagnie en matière de transport des marchandises dangereuses concorde-t-il avec le programme approuvé de Transports Canada?	OACI 1;4.2	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
A-19 Vérifier si tous les employés chargés de la manutention, de la demande de transport et du transport des marchandises dangereuses reçoivent la formation nécessaire.	RTMD 9.2	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
A-20 Vérifier si les employés qui ont reçu la formation peuvent produire sur demande un certificat de formation.	RTMD 9.5	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
A-21 Déterminer si les certificats de formation contiennent les renseignements exigés.	RTMD 9.3 (A0, (B), et (C)	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.
A-22 Déterminer si la compagnie a un registre de formation relatif aux employés qualifiés inscrits à l'effectifs.	RTMD 9.6	<input type="checkbox"/> OK <input type="checkbox"/> CONST. <input type="checkbox"/> S.O.

Points certifiés – rempli par :

ANNEXE M
RAPPORT D'INSPECTION ET DE CONFORMITÉ
SUR LE TRANSPORT AÉRIEN DE
MARCHANDISES DANGEREUSES



TRANSPORT AÉRIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES RAPPORT D'INSPECTION		DATE D'INSPECTION:	
N° DE DOSSIER:	AÉRODROME:	N° DU RAPPORT:	RÉGION:
N° DE DOSSIER:	NOM DE LA COMPAGNIE:	INSPECTEUR:	
LOCATION DE LA COMPAGNIE:			

1. SNARA

2. TYPE D'EXPLOITATION

14D01 EXAMEN INITIAL DE CHAP. MD MANUEL D'EXPL.	14D02 CHANGE/REV DU CHAP. MD MANUEL D'EXPL.	a. TRANSPORTEUR CANADIEN
14D03 APPR. PROG. DE FORM. BASE/COMP. MD D'EXPL.	14D10 SURVEILLANCE	b. TRANSPORTEUR ÉTRANGER
14D14 INSPECTION INSTALLATIONS DES EXPÉDITEURS	14D15 ENQUÊTES (AGENT/JOURS)	c. AÉRONEF LOUÉ/AFFRÉTÉ
14D16 PRÉP./PART. AUDIENCES JUDIC. (AGENT/JOURS)	14D18 PRÉP./PRÉS. EXPOSÉS DE SENS. DU PUBLIC	d. AÉRONEF PASSAGERS SEULEMENT
14D19 CONTACT OPÉRATIONNEL	14D20 AFFEC. TACHES OPÉR. SPÉC. (AGENT/JOURS)	e. AÉRONEF PASSAGERS/CARGO
14D21 PRÉP. CONFÉRENCES OU ATELIERS(AGENT/JOURS)	14D22 MAINT. MAT. TECH. CONFIE A L'INSP.	f. AÉRONEF CARGO SEULEMENT
14D28 EXPLOITANT SAISONNIER - VÉRIFICATION	14D29 EXPL. A L'ANNÉE, BASE UNIQUE, VÉRIF.	g. SERVICE DE TRAITEMENT DES PAS.
14D30 EXPL. A L'ANNÉE, BASES MULTIPLES, VÉRIF.	14D31 INSP. ALEAT. L'AIRE TRAFIC - AÉRO. INTERNATIONAL	h. AGENT/SERVICE TRAITEMENT CAR
14D32 INSP. ALEAT. L'AIRE TRAFIC- AÉROPORT AUTRE INTN	14D33 INSP. INSTAL. TRAITE. PASS/BAG - AÉRO. INTERN.	i. INSTALLATIONS CARGO/ENTREPOI
14D34 INSP. INSTAL. TRAITE. PASS/BAG - AUTRE AÉRO.	14D41 INSPECTION CONTACT	j. TRANSITAIRE
14D42 FACTEUR ANNUEL DE BILINGUISME (PAR AGENT)	14D43 ACHEVÉES SURV. PROG. FORMATION MD	k. ENTREPRISE/SERVICE DE MESSAGE
14D44 JOURS REELS SURV. PROG. FORMATION MD	14D45 INTERPRÉTATION RÉGLEMENTAIRES	l. EXPÉDITEUR
14D46 ACCÈS A L'INFORMATION(AGENT/HEURES)	14D47 ACCÈS A L'INFORMATION(SOUTIEN/HEURES)	m. COURTIER/AGENT D'EXPÉDITION
14D48 CORR. MINIST/DEMANDES RENS. HAUTE DIRECT.	14D49 EXAM EBAUCH/REG/POL/NORMES AC(AGENT/HEURES)	n. CENTRE DE FORMATION
14D50 PARTICIPATION AUX RAQ NATIONALES(AGENT/JOUR)	14D51 PRÉP. PRÉS. MATIÈRE FORMATION(AGENT/JOURS)	o. FOURNISSEUR DE MATÉRIAUX/EME
14D53 VÉR. NAT. - MEMBRE D'ÉQUIPE (AGENT/JOURS)	14D52 VÉR. RÉG. - MEMBRE D'ÉQUIPE (AGENT/JOURS)	p. EXPERT-CONSEIL
14D54 INSP. INSTALLATIONS DE CLASSE 1	14D55 INSP. INSTALLATIONS CLASSE 2	q. AGENTS CHARGÉ FILTRAGE DES PA
14D56 INSP. INSTALLATIONS CLASSE 3	14D57 SUIVI A UNE VÉRIFICATION (AGENT/JOURS)	r. AUTRES

3. REPRÉSENTANTS DE LA COMPAGNIE ET CONTACTS

Nom	Téléphone	Télocopieur	Poste

4. NON-CONFORMITÉ/INFRACTIONS

OACI/TMDR	Règlement	Description

5. DOCUMENTS AND MANUALS

	S/O	OUI	NON		S/O	OUI	NON
a. MANUEL D'EXPLOITATION - CHAPITRE M.D.				f. M.D. DE L'IATA/DERNIÈRE ÉDITION/EXTRAITS			
b. PERMIS DE NIVEAU ÉQUIVALENT DE SÉCURITÉ				g. GUIDE D'INTERVENTION D'URGENCE OACI			
c. RÈGLEMENT T.M.D./DERNIÈRE ÉDITION/EXTRAITS				h. GUIDE D'INTERVENTION D'URGENCE N.A.			
d. I.T. DE L'OACI/DERNIÈRE ÉDITION/EXTRAITS				i. PROCÉDURES D'URGENCE DE LA COMPAGNIE			
e. SUPPLÉMENT OACI/DERNIÈRE ÉDITION/EXTRAITS				j. POLITIQUE/COMPAGNIE-EMBARGO/RESTRICTIONS			

ANNEXE M
RAPPORT D'INSPECTION ET DE CONFORMITÉ
SUR LE TRANSPORT AÉRIEN DE
MARCHANDISES DANGEREUSES

6. INSPECTIONS ET ÉVALUATION STATISTIQUE

		SAT	INSAT	TOTAL												
a.	NOMBRE DE LTA INSPECTÉES			0												
b.	NOMBRE DE DECLARATIONS DE L'EXPÉDITEUR DE MD INSPECTÉES			0												
c.	NOMBRE DE LISTES DE CONTRÔLE D'ACCEPTATION INSPECTÉES			0												
d.	NOMBRE DE NOTIFICATIONS AU PILOTE INSPECTÉES (NOTOC)			0												
e.	NOMBRE DE CERTIFICATS DE FORMATION INSPECTÉS			0												
f.	NOMBRE DE CERTIFICATS DE FORMATION D'EMPLOYEUR INSPECTÉS			0												
g.	NOMBRE DE DOSSIERS DE FORMATION INSPECTÉS			0												
h.	NOMBRE DE PERSONNES EN FORMATION															
i.	NOMBRE DE PERSONNES ASSISTANT AUX COLLOQUES/PRESENTATIONS															
j. NOMBRE ET CLASSIFICATION DES EMBALLAGES ARRIVAGE		1	2	3	4	5	6.1	6.2	7	8	9	C.C.	N/R	TOTAL		
NOMBRE INSPECTÉ/PROGRAMME MONITEUR															0	
NOMBRE DE COLIS INSATISFAISANTS															0	
k. RAISON PRIMAIRE		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	TOTAL
NOMBRE DE COLIS																0
l. NOMBRE DE CERTIFICATS D'INSPECTION EMIS													NOMBRE DE COLIS RETENUS			
m. NOMBRE ET CLASSIFICATION DES EMBALLAGES DE SORTI		1	2	3	4	5	6.1	6.2	7	8	9	C.C.	N/R	TOTAL		
NOMBRE INSPECTÉS/PROGRAMME MONITEUR														0		
NOMBRE DE COLIS INSATISFAISANTS														0		
n. RAISON PRIMAIRE		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	TOTAL
NOMBRE DE COLIS																0
o. NOMBRE DE CERTIFICATS D'INSPECTION EMIS													NOMBRE DE COLIS RETENUS			
TEMPS DE VÉRIFICATION ET D'INSPECTION		SNARA:		TEMPS D'AGENT:												

7. RAPPORT DE SYNTHÈSE ET RÉFÉRENCES

RÉFÉRENCES DE RENVOIS ET AUTRE RAPPORTS:	
NUMÉRO D'APPROBATION POUR PROGRAMME DE FORMATION:	

8. RECOMMANDATIONS OU MESURES PRISES PAR L'INSPECTEUR

9. SUIVI/INSPECTION PRÉVUE LE:

10. APPROUVÉ

SIGNATURE DE L'INSPECTEUR	DATE FINALE DU RAPPORT	APPROBATION FINALE	DATE D'APPROBATION FINALE

ANNEXE N
LISTE DE CONTRÔLE D'INSPECTION
DE PROPRIÉTÉ AÉROPORTUAIRE
TRANSPORT DE CARBURANT EN VRAC

À élaborer

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

DÉCLARATION

PAGE 1 SUR ____

TRANSPORTS CANADA TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES	DATE :	HEURE DE DÉBUT :
---	--------	------------------

LIEU :

NOM :	DATE DE NAISSANCE	CERTIFICAT DE FORMATION :
ADRESSE DU DOMICILE :		TÉLÉPHONE DU DOMICILE :
ADRESSE AU TRAVAIL :		TÉLÉPHONE AU TRAVAIL :

CONSEILLER JURIDIQUE :

1. **AVERTISSEMENT**
Vous pouvez être accusé(e) de _____. Désirez-vous dire quelque chose en réponse à cette accusation? Vous n'êtes pas obligé de dire quoi que ce soit sauf si vous le désirez, mais tout ce que vous direz peut être utilisé comme preuve. Avez-vous compris?

Signature

Témoïn

2. **AVERTISSEMENT SECONDAIRE**
Si vous avez parlé avec un inspecteur du transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires ou à un représentant de l'autorité ou si cette personne vous a parlé en rapport avec cette affaire, je tiens à ce que vous compreniez bien que cela ne devrait aucunement vous influencer à faire quelque déclaration que ce soit. Avez-vous compris?

Signature

Témoïn

3. **DROIT À L'ASSISTANCE D'UN AVOCAT**
J'ai le devoir de vous informer que vous avez le droit d'avoir recours à l'assistance d'un avocat sans délai. Vous avez le droit de téléphoner à l'avocat de votre choix. Vous pouvez aussi parler à un avocat immédiatement et gratuitement en composant le 1800 265-0451. Si vous êtes accusé d'avoir commis une infraction, vous pouvez faire appel à l'Aide juridique. Avez-vous compris? Voulez-vous appeler un avocat dès maintenant?

Signature

Témoïn

PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC

ANNEXE P
ÉCHANTILLON DE DÉNONCIATION
EN VUE D'OBTENIR UN MANDAT
DE PERQUISITION

DÉNONCIATION EN VUE D'OBTENIR UN MANDAT DE PERQUISITION

Canada,

Province de,

(*circonscription territoriale*).

Les présentes constituent la dénonciation de A.B., de, dans ladite (*circonscription territoriale*), (*profession ou occupation*), ci-après appelé le dénonciateur, portée devant moi.

Le dénonciateur déclare que (*décrire les choses à rechercher et l'infraction qui donne lieu à la perquisition*), et qu'il a des motifs raisonnables de croire que lesdites choses ou une partie d'entre elles se trouvent dans (*l'habitation, etc.*) de C.D., de, dans ladite (*circonscription territoriale*). (*Ajouter ici ces motifs raisonnables, quels qu'ils soient.*)

En conséquence, le dénonciateur demande qu'un mandat de perquisition soit accordé pour perquisitionner dans ladite (*habitation, etc.*) en vue de trouver lesdites choses.

Assermenté devant moi ce jour de en l'an de grâce, à

.....

Juge de paix dans et pour

.....

(*Signature du dénonciateur*)

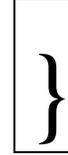
**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

WARRANT TO SEARCH
MANDAT DE PERQUISITION

CANADA

PROVINCE OF ONTARIO
PROVINCE DE L'ONTARIO

.....
Region/Région



WHEREAS It appears upon the information of
ATTENDU QU'il appert de la dénonciation de

that there are reasonable grounds to believe that there are in
qu'il existe des motifs raisonnables de croire qu'il y a dans.

at/à/a.....

.....

the premises. Certain things namely:
les lieux. Certaines choses. à savoir :

that are being sought as evidence in respect to the commission, suspected commission or intended commission
of an

qui sont recherchées comme preuve en ce qui concerne une infraction, présumée ou en voie d'être perpétrée. au

offence against the

ANNEXE Q
ÉCHANTILLON DE
MANDAT DE PERQUISITION

CANADA
PROVINCE OF ONTARIO
PROVINCE DE L'ONTARIO

INFORMATION of
Les présentes constituent
la dénonciation de

of
de

Region/Région

hereinafter called the informant, taken
ci-après appelé le dénonciateur, portée devant moi.

(Occupation)
(Profession)

The informant says that (s)he has reasonable and probable grounds to believe and does believe that there is (are) in a certain building, receptacle or place, namely, the

Le dénonciateur déclare qu'il a des motifs raisonnables de croire qu'il y a dans un certain bâtiment, contenant ou lieu, savoir :

(Dwelling-House, Building, Receptacle, or Place)
(habitation, bâtiment, contenant ou lieu)

of
de

(Owner or Occupant of Dwelling-House, Building, etc.)
(propriétaire ou occupant de l'habitation, bâtiment, etc.)

at
à/au

(Address or Location of Dwelling-House, Building, etc.)
(adresse ou emplacement de l'habitation, du bâtiment, etc.)

in the said Region
dans ledit Région

(Describe things to be searched for)
(décrire les choses à rechercher)

which there is reasonable ground to believe " will afford evidence with respect to the commission of an offence against
dont on a des motifs raisonnables de croire " qu'elles fourniront une preuve touchant la perpétration d'une infraction au

(Describe offence in respect of which search is to be made)
(décrire l'infraction à l'égard de laquelle la perquisition doit être effectuée)

(State grounds
of belief)
(énoncer les
motifs)

and that his grounds for so believing are that
et que ses soupçons reposent sur les motifs suivants :

WHEREFORE the informant prays that a search warrant may be granted to search the said
EN CONSEQUENCE, le dénonciateur demande qu'un mandat de perquisition soit accordé pour perquisitionner dans ledit/ledite

(Dwelling-House, Building, etc.)
(habitation, bâtiment, etc.)

for the said thing(s).
en vue de trouver lesdites choses.

Sworn before me at the
Assermenté devant moi, à/au

of
de/du

in the said Judicial District this
dans ledit district judiciaire, ce

day of
jour de

, 19

A Justice of the Peace in and for the said
Juge de paix dans et pour ledits/ledite

(Region or Province)
(Région ou province)

Informant
Dénonciateur

or 'is (are) intended to be used for the purpose of committing an offence against the person for which a person may be arrested without warrant, namely, the offence of

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

ANNEXE R
REGISTRE DES PIÈCES À CONVICTION

À élaborer

PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC

ANNEXE S
RAPPORT DES PIÈCES À CONVICTION

À élaborer

PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC

ANNEXE T
MOUVEMENT DES PIÈCES À CONVICTION

À élaborer

PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC

ANNEXE U
NOTE DE SERVICE

À élaborer

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

ANNEXE V
RAPPORT D'ENQUÊTE GÉNÉRIQUE

À élaborer

PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC

ANNEXE W
LETTRE TYPE D'APPROBATION
DU PROGRAMME DE FORMATION D'UN TRANSPORTEUR

Nom, adresse et numéro de téléphone
du transporteur

1234-567

Attention : Monsieur/Madame

Approbation du programme de formation de la compagnie en matière de transport de marchandises dangereuses (indiquer le numéro d'approbation)

La présente vous informe que le programme de formation de (*indiquer le nom de l'exploitant*) en matière de transport de marchandises dangereuses, qui nous a été présenté pour la formation initiale et périodique des (*indiquer la ou les catégories d'employés*), a été évalué à la lumière des exigences du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* et, plus spécifiquement, au Chapitre 4 de la Partie 1 des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* de l'OACI.

Le programme a également été évalué à partir des *Lignes directrices et références pour le développement et la standardisation des programmes de formation pour le transport aérien des marchandises dangereuses au Canada* (TP 12208), et répond à toutes les exigences du Règlement et des Lignes directrices.

Transports Canada (*indiquer la Région*) approuve par la présente votre programme de formation. Cette approbation (*indiquer le numéro d'approbation*) est valide à partir de (*indiquer la date d'approbation*) jusqu'à la date où des modifications seront exigées par la réglementation ou jusqu'à la date où les activités de transport de marchandises dangereuses de l'exploitant seront modifiées.

Une copie du programme ci-dessus est versé dans nos dossiers.

Veillez agréer, Monsieur, Madame, mes salutations distinguées.

Surintendant régional
Transport aérien des marchandises dangereuses
Aviation commerciale et d'affaires

**PAGE LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

**ANNEXE X
TRANSPORTS CANADA – SURFACE
POLITIQUE DE PRÉSENCE SUR LES LIEUX EN CAS D'ACCIDENT
METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

À l'étude