

CODE DE PRATIQUE

Transport par hélicoptère des employés de
des hydrocarbures extracôtiers vers ou depuis un
lieu de travail au large de la côte est du Canada

L'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP) représente les entreprises, grandes et petites, qui font de l'exploration en vue de trouver des gisements de gaz naturel et de pétrole brut, et qui exploitent et produisent ces ressources partout au Canada. Les sociétés membres de l'ACPP produisent près de 85 pour 100 du gaz naturel et du pétrole canadiens. Quant à ses membres associés, ils offrent un large éventail de services qui appuient l'industrie du pétrole brut et du gaz naturel dans ses travaux d'exploitation. Ensemble, les membres de l'ACPP et les membres associés sont un composant important d'une industrie nationale dont le chiffre d'affaires lié à la production de pétrole et de gaz naturel est d'environ 120 milliards de dollars par année. La mission de l'ACPP, au nom de l'industrie canadienne du pétrole brut et du gaz naturel en amont, est de défendre et de favoriser la compétitivité économique ainsi que des activités sécuritaires et responsables tant sur le plan environnemental que sur le plan social.

Avis de non-responsabilité

Le présent rapport a été rédigé pour l'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP). Bien que l'information fournie soit considérée comme étant fiable dans les conditions et les limites expliquées, l'ACPP n'en garantit pas l'exactitude. L'utilisation du rapport ou de l'information qu'il contient se fait au seul risque de l'utilisateur, sans égard à toute faute ou négligence qui pourrait avoir été commise par l'ACPP ou ses cofondateurs.

350, 7^e Avenue Sud-
Ouest, bureau 2100
Calgary (Alberta)
T2P 3N9 Canada
Tél. 403-267-1100
Télec. 403-261

275, rue Slater Ottawa,
bureau 1000
Ottawa (Ontario) K1P 5H9
Canada
Tél. 613-288-2126
Télec. 613-236-4280

235, rue Water, bureau 1004
360B, chemin Harbour
St. John's (T.-N.-L.)
Tél. 709-724 4200
Télec. 709-724 4225

360B, rue Harbour
Victoria (C.-B.)
A1C 1B6 Canada
V9A 3S1 Canada
Tél. 778-410 5000
Télec. 778-410-5001

Table des matières

1	Introduction	2
1.1	Objet et portée	2
2	Cadre législatif et références	3
3	Publication et accessibilité du Code de pratique	4
4	Refus d'être transporté	4
5	Termes et définitions	4
6	Exigences préalables au transport en zone extracôtère par hélicoptère	7
6.1	Formation obligatoire sur la sécurité	7
6.2	Personnel se rendant au large pour la première fois	8
6.3	Exposé sur les mesures de sécurité à bord d'un hélicoptère	8
6.4	Combinaison pour passagers d'hélicoptères	9
7	Enregistrement à l'héliport / au guichet administratif	10
7.1	Information sur le vol et heure d'enregistrement	10
7.2	Identification	10
7.3	Vêtements	10
7.4	Médicaments	10
7.5	Articles interdits et réglementés	10
7.6	Bagages	10
7.7	Politique sur la consommation d'alcool et de drogues	11
7.8	Appareils électroniques personnels	11
7.9	Conduite	11
7.10	Sécurité	11
8	Bien-être des employés et des passagers, et gestion de la fatigue.....	12
9	Conditions météorologiques et facteurs environnementaux	12
10	Responsabilités des parties sur le lieu de travail	12
10.1	Responsabilités des exploitants	13
10.2	Responsabilités des employeurs	14

10.3	Responsabilités des employés et des autres passagers	14
10.4	Responsabilités des fournisseurs de services de transport par hélicoptère	15
11	Autres documents de référence	15

1 Introduction

Le présent Code de pratique (le « Code »), intitulé *Transport par hélicoptère des employés de l'industrie des hydrocarbures extracôtiers vers ou depuis un lieu de travail au large de la côte est du Canada*, est le résultat d'un travail collaboratif entre les exploitants de l'industrie pétrolière de la côte est du Canada, des représentants des lieux de travail, l'Office Canada–Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers (l'Office), l'Office Canada–Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers et des fournisseurs locaux de services de transport par hélicoptère.

1.1 Objet et portée

Le Code a été préparé afin de fournir de l'information pratique et uniforme en ce qui a trait aux pratiques exemplaires, aux normes et à la législation concernant la santé et la sécurité lors du transport par hélicoptère dans la zone des hydrocarbures extracôtiers du Canada atlantique. Il découle d'une demande du délégué à la sécurité (DS), qui voulait établir un code de pratique sur le transport des employés vers et depuis les lieux de travail, conformément à l'alinéa 205.016(1)*b* de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador* et l'alinéa 210.016(1)*b* de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada – Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers*. Ces dispositions donnent le pouvoir au DS de mandater un exploitant ou un employeur de mettre en place un code de pratique en matière de santé et sécurité, ou encore d'en adopter un choisi par le DS, en ce qui concerne le lieu de travail ou le transport des employés vers et depuis ce lieu de travail. Ultiment, il incombe à l'exploitant de veiller à la santé et la sécurité sur le lieu de travail.

Le présent Code a pour objectif d'aider les exploitants, les employeurs et les fournisseurs de services, comme les fournisseurs de services de transport par hélicoptère, à assumer leurs responsabilités au titre de la partie III.1 des *lois de mise en œuvre* en ce qui concerne l'utilisation d'un « véhicule de transport » ainsi qu'à respecter toute autre exigence établie par des organismes fédéraux relativement au transport par hélicoptère dans la zone des hydrocarbures extracôtiers du Canada atlantique.

Le Code ne comprend pas la totalité des exigences réglementaires ni des mesures établies à la suite des processus de détermination des dangers et d'évaluation des risques. Les exploitants, les employeurs et les fournisseurs de services doivent déterminer et mettre en œuvre des mesures de contrôle appropriées afin de réduire les risques au plus bas niveau qu'on puisse raisonnablement atteindre.

L'information contenue dans le présent CdP doit être lue conjointement avec d'autres sources d'information. Le présent Code complète les procédures de l'exploitant, de l'employeur et du fournisseur de services de transport par hélicoptère, ainsi que les exigences législatives et réglementaires, en ce qui concerne le transport par hélicoptère des employés vers et depuis un lieu de travail. Les exploitants, les employeurs, les employés, les fournisseurs de services et d'autres parties sont responsables de connaître et de respecter toutes les exigences applicables lors d'un déplacement en mer. Les lignes directrices publiées par les Offices peuvent aussi contenir de l'information supplémentaire pour faciliter le respect des *lois de mise en œuvre* en ce qui concerne le transport par hélicoptère vers un lieu de travail en mer.

Le Code sera mis à jour de temps à autre, afin de tenir compte des nouvelles technologies et des développements réglementaires, notamment en ce qui a trait à la durée prolongée des vols.

2 Cadre législatif et références

Le transport d'employés par hélicoptère vers et depuis des lieux de travail dans la zone des hydrocarbures extracôtiers du Canada atlantique est régi par plusieurs organismes de réglementation et diverses lois. Il faut consulter les protocoles d'entente (PE) applicables publiés par les Offices. Ces PE expliquent notamment les domaines de compétence, les arrangements de travail collaboratif et l'échange d'information.

Toute mention, dans le présent document, des *lois de mise en œuvre* se rapporte aux versions fédérales de ces lois. Les parties responsables doivent respecter la législation fédérale et provinciale de la sphère de compétence dans laquelle elles effectuent des activités.

Ces références législatives comprennent notamment :

- *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve-et-Labrador, L.C. 1987, ch. 3*
- *Règlements sur les activités géophysiques [ajouter le titre approprié pour celui de T.-N.-L. et la N.-É.]*
- *Règlement sur le forage et la production relatifs aux hydrocarbures dans la zone extracôtière de Terre-Neuve, DORS/2009-316*

- *Règlement sur les installations pour hydrocarbures de la zone extracôtière de Terre-Neuve, DORS/1995-104*
- *Règlement transitoire sur la santé et la sécurité au travail concernant les ouvrages en mer dans la zone extracôtière Canada – Terre-Neuve-et-Labrador*
- *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers, L.C. 1988, ch. 28*
- *Règlement sur le forage et la production relatifs aux hydrocarbures dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse, DOR/2009-317*
- *Règlement sur les installations pour hydrocarbures de la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse, DORS/1995-191*
- *Règlement transitoire sur la santé et la sécurité au travail concernant les ouvrages en mer dans la zone extracôtière Canada – Nouvelle-Écosse*
- *Règlement de l'aviation canadien, DORS/1996-433*
- *Loi sur l'aéronautique, L.R.C., 1985, ch. A-2*

3 Publication et accessibilité du Code de pratique

Conformément aux lois de mise en œuvre¹², un exemplaire du présent Code doit être placé à un endroit bien en vue et être accessible à tous les employés, dans tous les lieux de travail accessibles par hélicoptère. Les exploitants doivent s'assurer que le Code est aussi accessible au guichet administratif de l'héliport et dans la zone des passagers dans les héliports, et indiquer aux passagers où se trouve le document (aux fins de consultation), à défaut de leur en fournir un exemplaire.

4 Refus d'être transporté

Conformément aux *lois de mise en œuvre*, tout employé a le droit de connaître toute activité qui se déroule à son lieu de travail, le droit d'y participer et le droit de refuser³ de l'exécuter, notamment les déplacements en mer. Le droit de refuser d'être transporté par hélicoptère repose sur le fait qu'un employé a des motifs raisonnables de croire que cet acte mettra vraisemblablement en danger sa santé ou sa sécurité.

¹ Paragraphe 205.037(2) de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador*

² Alinéa 037(2)c) de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada – Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers*.

³ Article 205.054 de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve-et-Labrador* et article 210.054 de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada–Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers*

Conformément aux *lois de mise en œuvre*, les exploitants sont tenus de remplir des obligations précises en ce qui a trait aux refus d'être transporté et doivent communiquer le processus à suivre pour exercer ce droit. Les étapes du processus sont notamment :

- Personne visée et façon dont les refus sont signalés avant chaque vol
- Avis à tous les passagers et au comité de la santé et sécurité au travail lorsqu'il y a refus
- Procédure pour résoudre un cas de refus ou offrir d'autres arrangements pour le déplacement

La communication de cette information aux passagers peut se faire verbalement, au moyen d'une affiche mise à un endroit bien en vue ou de toute autre façon appropriée.

5 Termes et définitions

Tous les termes qui ne sont pas définis dans le présent document ont le sens que leur donnent les *lois de mise en œuvre*.

Pour les besoins du Code, les termes et définitions suivants s'appliquent :

<i>lois de mise en œuvre</i>	<i>Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador</i> <i>Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada – Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers</i>
zone des hydrocarbures extracôtiers du Canada atlantique	Fait référence à la zone extracôtière, comme définie dans les <i>lois de mise en œuvre</i> .
Offices	Office Canada–Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers et Office Canada–Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers
crépuscule civil	Fait référence au crépuscule civil matinal ou nocturne, qui est la démarcation entre le jour et la nuit aux fins de la planification des vols. Le crépuscule civil est déterminé pour des latitudes géographiques et des dates précises, au moyen de tableaux et de formules publiés dans le <i>Manuel d'information aéronautique</i> de Transports Canada.
employé	Comme défini dans les <i>lois de mise en œuvre</i> ³ .

numéro de vol	Identifiant alphanumérique propre à un vol planifié, à une date précise.
guichet administratif pour transport hélicoptéré (guichet administratif)	Lieu extracôtier où l'embarquement dans les hélicoptères et l'accès à ces derniers sont contrôlés par des procédures administratives. Cette fonction est assumée à terre par le fournisseur de services de transport par hélicoptère.

³ Paragraphe 205.001(1) de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador* et paragraphe 210.001(1) de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada – Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers*.

personnel administratif de l'héliport	Personnel de l'installation extracôtière responsable du contrôle et du bon déroulement des déplacements des passagers par hélicoptère.
fournisseur de services de transport par hélicoptère	Entreprise ou organisation offrant des services de transport par hélicoptère entre des lieux de travail côtiers et extracôtiers qui respecte la réglementation de Transports Canada, et qui est considérée comme étant un fournisseur de services au titre des <i>lois de mise en œuvre</i> .
hélicoptère	Aérodrome dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur un ou plusieurs rotors qui sont entraînés par moteur et qui tournent autour d'axes sensiblement verticaux. Parfois aussi appelé giravion. Dans les <i>lois de mise en œuvre</i> , on parle de « véhicule de transport » et dans d'autres règlements, on parle de « véhicule de service ».
héliport	Zone d'atterrissage ou de décollage pour un hélicoptère, située sur un ouvrage en mer ou un navire.

agent d'atterrissage des hélicoptères (AAH)	<p>Personne compétente nommée par un exploitant d'installation extracôtère, qui est responsable de la gestion quotidienne de l'hélicoptère, des activités connexes et de la supervision de l'équipe de l'hélicoptère, comme défini dans le document <i>Pratique courante pour la formation et les qualifications du personnel de l'industrie des hydrocarbures extracôtiers du Canada Atlantique (PCFQ)</i>.</p> <p>L'AAH est aussi responsable de toute intervention initiale lors d'une urgence relative à un hélicoptère, que ce soit sur une installation extracôtère fixe, mobile ou flottante ou encore un navire. Il dirige l'équipe de l'hélicoptère pendant la situation d'urgence. La formation et les compétences requises pour les postes d'AAH et de membre de l'équipe de l'hélicoptère sont décrites dans la PCFQ.</p>
incident	<p>S'entend de tout événement qui a causé ou qui, dans des circonstances légèrement différentes, pourrait avoir causé un préjudice à des personnes, un rejet non autorisé ou une menace imminente à la sécurité d'un ouvrage en mer, d'un véhicule de transport, d'un navire ou d'un aéronef.</p> <p>Cela comprend aussi tout événement qui entrave le bon fonctionnement de tout équipement essentiel, comme défini dans les <i>Lignes directrices pour le signalement des incidents et les enquêtes subséquentes</i>⁴ de l'OCTNLHE/OCNEHE.</p>
installation	<p>Fait référence à une installation de production, de forage, d'hébergement ou de plongée, comme il est défini dans le <i>Règlement sur les installations</i>.</p>
ouvrage en mer	<p>Fait référence au terme « ouvrage en mer » utilisé dans les <i>lois de mise en œuvre</i>.</p>

⁴ Lignes directrices pour le signalement des incidents et les enquêtes subséquentes, avril 2018.

responsable de l'installation extracôtère	Désigne le gestionnaire responsable de la sécurité de tout le personnel à bord de l'installation, assigné à ce poste conformément aux <i>lois de mise en œuvre</i> ⁵ , et qui satisfait aux exigences énoncées dans la PCFQ.
exploitant	Détenteur d'une autorisation émise par l'Office Canada – Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers ou l'Office Canada – Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers.
passager	Personne, autre que les membres d'équipage, qui est transportée à bord d'un aéronef, comme défini dans le <i>Règlement de l'aviation canadien</i> .
véhicule de transport	Comme défini dans les <i>lois de mise en œuvre</i> .
vol de passagers	Vol dont le but principal est de transporter des personnes.
responsable	Dans le cas d'une installation extracôtère, il s'agit du chargé de projet dans la zone extracôtère, et dans le cas d'un navire, il s'agit du capitaine de navire.
appareil électronique personnel	Tout appareil qu'un passager a en sa possession et qui, par voie électronique, communique, envoie, reçoit, enregistre, reproduit ou affiche des images, des messages vocaux, du texte ou des données.
commandant de bord	Personne nommée au commandement du vol, conformément au <i>Règlement de l'aviation canadien</i> de Transports Canada.
PCFQ	Fait référence au document <i>Pratique courante pour la formation et les qualifications du personnel de l'industrie des hydrocarbures extracôtiers du Canada Atlantique</i> .
capitaine de navire	Personne au commandement d'un navire et qui est responsable de son bon fonctionnement et de la sécurité du personnel à bord.

⁵ Art. 193.2 de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador* et art. 198.2 de la

Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada – Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers

lieu de travail	Comme défini dans les <i>lois de mise en œuvre</i> ⁶ .
-----------------	-------------------------------------------------------------------

6 Exigences préalables au transport en zone extracôtière par hélicoptère

6.1 Formation obligatoire sur la sécurité

Tous les passagers qui se rendent sur un lieu de travail ou en reviennent en hélicoptère doivent recevoir une formation appropriée, conformément aux exigences de l'exploitant et des règlements. La *Pratique courante pour la formation et les qualifications du personnel de l'industrie des hydrocarbures extracôtiers du Canada Atlantique* décrit les exigences relatives à la formation sur la sécurité et la préparation aux situations d'urgence pour toutes les personnes qui travaillent à bord d'une installation de forage ou de production exploitée dans la zone des hydrocarbures extracôtiers du Canada atlantique. Pour obtenir une exemption ou une équivalence à cette formation, il faut soumettre un formulaire d'exemption ou d'équivalence à l'Office, conformément au processus indiqué dans la PCFQ. Les personnes qui se rendent au large doivent d'abord passer un examen médical valide pour les zones extracôtiers, effectué par un médecin reconnu, conformément aux lignes directrices de l'ACPP sur l'aptitude à travailler.

Remarque : Il s'agit des normes minimales prévues par le *Règlement de l'aviation canadien* pour les personnes qui voyagent par voie aérienne au large de la côte est du Canada. De plus, les exploitants doivent avoir mis en place un programme de formation obligatoire sur la sécurité, comprenant une formation adaptée à l'installation et au rôle, et doivent dispenser cette formation dès l'arrivée sur l'ouvrage en mer dans les zones extracôtiers.

Remarque : L'entraînement à la survie de l'équipage d'aéronef est une exigence de formation pour les pilotes de ligne et les pilotes de recherche et sauvetage (SAR) ainsi que les spécialistes du sauvetage et les techniciens d'entretien d'aéronefs. Il est décrit dans la PCFQ de l'ACPP et s'ajoute aux exigences de Transports Canada.

Remarque : Les passagers qui ont reçu une exemption de Transports Canada pour la formation sur la sécurité doivent être accompagnés par du personnel qui a reçu une formation en sauvetage, adaptée aux hélicoptères, conformément aux conditions d'exemption de Transports Canada. Il faut également respecter le ratio d'au moins un membre du personnel formé en sauvetage pour un passager.

⁶ Art. 205.005 (1) de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador* et art. 210.001 (1) de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada – Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers*

Les passagers doivent avoir en leur possession une copie de leurs certificats de formation pour les déplacements en zone extracôtère.

6.2 Personnel se rendant au large pour la première fois

Après avoir passé un examen médical et suivi toutes les formations obligatoires sur la sécurité, et avant de se rendre au large pour la première fois, toute personne peut être tenue de remplir un formulaire d'enregistrement de passager, en fournissant les données requises, conformément à la politique de l'exploitant.

6.3 Exposé sur les mesures de sécurité à bord d'un hélicoptère

L'exposé ou la vidéo sur les mesures de sécurité à bord d'un hélicoptère sont conçus pour offrir aux passagers qui se rendent au large ou en reviennent des informations générales sur le transport par hélicoptère, notamment les risques associés à ce type de transport, les procédures à suivre en cas d'urgence pendant le transport et une présentation générale des installations où ils se rendent.

Tous les passagers doivent assister à un exposé ou visionner une vidéo sur les mesures de sécurité à bord d'un hélicoptère avant d'être transportés vers ou depuis un ouvrage en mer. L'exposé doit être répété à chaque voyage et doit comprendre, au minimum, les éléments suivants, conformément au *Règlement de l'aviation canadien* :

- information sur l'hélicoptère ou le navire, notamment sur les dispositifs de sécurité et l'équipement d'urgence;
- démonstration de la procédure pour enfiler et enlever la combinaison pour passagers d'hélicoptères;
- mesures de prévention lors de l'embarquement, du débarquement et pendant le trajet;
- rôle des passagers durant les situations d'urgence;
- emplacement et utilisation des sorties et des équipements de secours, notamment le dispositif respiratoire pour l'évacuation d'un hélicoptère immergé (HUEBA) à air comprimé;
- procédures d'évacuation ou d'abandon;

Conformément au *Règlement de l'aviation canadien*, le commandant de bord doit effectuer un exposé sur les mesures de sécurité avant le décollage, avant l'atterrissage, et durant le vol en cas de turbulence ou de situation d'urgence. Le règlement et les *lois de mise en œuvre* exigent également que tous les passagers suivent les instructions de l'équipage. Dans l'environnement extracôtier, la vidéo ou l'exposé oral avant le vol a lieu habituellement à l'héliport ou durant les formalités administratives au nom du

commandant de bord et s'ajoute à toute annonce que l'équipage effectue à bord. Ces exposés vidéo sont autorisés par l'entreprise au nom du commandant de bord. Les passagers sont donc tenus de suivre les instructions de la personne qui présente l'exposé, ainsi que de participer à l'exposé et d'y accorder toute l'attention nécessaire.

6.4 Combinaison pour passagers d'hélicoptères

Les passagers qui se rendent au large doivent recevoir une combinaison pour passagers d'hélicoptères à leur taille et conforme à la norme CAN/CGSB65.17 Combinaisons pour passagers d'hélicoptère (et ses modifications). Avant le vol, des instructions sur l'utilisation de la combinaison, notamment sur la façon de l'enfiler et de la retirer en toute sécurité, seront fournies à l'héliport.

Les passagers doivent inspecter leur combinaison pour trouver tout défaut éventuel avant le voyage et informer le personnel administratif de l'héliport ou le personnel de l'héliport de la zone extracôtière, selon le cas, de tout dommage ou autre problème dès qu'ils le constatent.

Les passagers doivent informer leur employeur de tout changement relatif à leurs mensurations ou à leur état physique qui pourrait influencer le port de la combinaison ou la capacité à l'enfiler, dès que possible avant le vol prévu. Il peut être nécessaire de procéder à un autre essayage de la combinaison.

7 Enregistrement à l'héliport / au guichet administratif

Une procédure d'enregistrement appropriée est essentielle pour garantir que les opérations en hélicoptère se déroulent correctement, en toute sécurité et dans les temps prévus.

Les passagers doivent s'enregistrer à l'héliport / au guichet administratif avant le départ prévu, à l'heure indiquée par l'exploitant ou l'employeur.

7.1 Information sur le vol et heure d'enregistrement

Les passagers qui se rendent au large reçoivent leur numéro de vol la veille de leur départ. Il incombe à l'employeur de veiller à ce que ses employés reçoivent toute l'information relative à leur vol, dont l'heure de l'enregistrement. Tous les passagers devraient au moins vérifier le statut et l'heure du vol la veille du voyage et avant de se rendre à l'héliport.

L'employeur peut informer l'employé du statut du vol, mais il incombe au passager de le confirmer selon la procédure indiquée par son employeur ou par l'exploitant.

7.2 Identification

Les passagers doivent être en possession d'une pièce d'identité valide avec photo émise par le gouvernement, à présenter pour prouver leur identité durant le voyage.

Les passagers doivent également tenir compte des exigences particulières relatives à l'identification prévues par l'exploitant.

Avant le déplacement, les passagers doivent veiller à ce que toutes leurs données personnelles soient exactes.

7.3 Vêtements

Les passagers doivent s'habiller confortablement et porter plusieurs couches de vêtements appropriés pour les voyages en mer, en évitant les vêtements ou accessoires susceptibles d'endommager la combinaison ou d'en compromettre l'intégrité.

L'exploitant peut également imposer des exigences particulières en ce qui concerne les vêtements, notamment les recommandations des fabricants de la combinaison.

7.4 Médicaments

Un passager ayant sur lui des médicaments lorsqu'il se rend en zone extracôtière doit déclarer tous les médicaments et confirmer qu'il en est le propriétaire et l'utilisateur, conformément aux exigences de l'exploitant. Les passagers doivent respecter la politique de l'exploitant en ce qui concerne la possession de médicaments lors des déplacements au large.

7.5 Articles interdits et réglementés

L'employeur des passagers, l'exploitant ou le fournisseur de services de transport par hélicoptère peuvent fournir une liste à jour des articles interdits et réglementés. Les passagers doivent respecter toutes les politiques pertinentes, dont les règlements de Transports Canada.

7.6 Bagages

Les passagers doivent se renseigner directement auprès de leur employeur pour connaître les restrictions relatives aux bagages, notamment le nombre de bagages autorisés et les limites de poids.

Les passagers doivent veiller à ce que leurs bagages soient dans un bon état général. Ils doivent accorder une attention particulière à l'intégrité de l'enveloppe, aux dispositifs de fermeture et aux poignées.

Il incombe aux passagers de faire en sorte que le contenu de leurs bagages respecte ces directives et la réglementation en vigueur. Il est possible qu'une personne responsable procède à une vérification de l'intégrité, du contenu et du poids des bagages.

7.7 Politique sur la consommation d'alcool et de drogues

Tous les exploitants de la zone des hydrocarbures extracôtiers du Canada atlantique doivent avoir une politique écrite au sujet de l'alcool et des drogues. Avant le déplacement, les passagers doivent se familiariser avec cette politique et s'y conformer.

Si un passager est soupçonné de se trouver dans un état affaibli en raison de la consommation d'alcool ou de drogues, l'exploitant en sera informé et le passager pourra se voir refuser le transport au large.

7.8 Appareils électroniques personnels

Les exploitants et les fournisseurs de services de transport par hélicoptère doivent adopter des politiques pour régir l'utilisation des appareils électroniques personnels. Ces politiques doivent respecter au moins les exigences de Transports Canada.

Les passagers doivent utiliser ces appareils conformément aux politiques de l'exploitant et du fournisseur de services de transport par hélicoptère.

Les passagers doivent prendre connaissance des exigences applicables établies par l'exploitant, les organismes de réglementation et le fournisseur de services de transport par hélicoptère, et les respecter.

7.9 Conduite

Les exploitants doivent avoir des politiques relatives à un code de conduite pour protéger le personnel contre la violence et le harcèlement sur le lieu de travail. Les passagers doivent veiller à connaître la politique pertinente de l'exploitant et se conduire en conséquence. Ils doivent collaborer avec l'équipe du fournisseur de services de transport par hélicoptère, selon les besoins, afin de faciliter la planification et l'exécution efficaces de la préparation du vol.

7.10 Sécurité

Tous les passagers doivent respecter les exigences de sécurité de Transports Canada, de l'exploitant et du fournisseur de services de transport par hélicoptère. L'exploitant et le fournisseur de services peuvent refuser de transporter tout passager ne respectant pas les exigences.

Les protocoles de dépistage de sécurité peuvent inclure notamment la divulgation des passagers, l'utilisation de dispositifs de balayage électronique, la fouille personnelle et l'inspection canine.

8 Bien-être des employés et des passagers, et gestion de la fatigue

Chaque exploitant doit préparer et mettre en œuvre un programme de gestion de la fatigue. Les passagers doivent en prendre connaissance et le respecter. À cette fin, les points suivants doivent être pris en considération :

- Température dans la cabine (rendement du système CVCA)
- Repas en cas de retard du vol
- Réserve d'eau dans l'aéronef

9 Conditions météorologiques et facteurs environnementaux

Les opérations aériennes sont réglementées par Transports Canada et gérées en fonction du manuel d'exploitation de la compagnie (MEC) du fournisseur de services de transport par hélicoptère.

Les systèmes de gestion des exploitants et des fournisseurs de services de transport par hélicoptère doivent respecter la réglementation de Transports Canada et les exigences établies par les offices. Ils doivent aussi tenir compte, aux fins de la planification et de la régulation des vols, des conditions environnementales actuelles et prévues pour la durée du vol (vers ou depuis le lieu de travail). Les facteurs à prendre en considération comprennent, entre autres :

- visibilité;
- vitesse et direction du vent;
- état de la mer (notamment la hauteur et la direction de la houle, le courant ou la vitesse et la direction de la marée);
- conditions météorologiques (notamment la pluie, la neige ou la glace, phénomène provoqué par la foudre);
- moment de la journée, dont le crépuscule civil;
- tout autre critère et toute autre restriction jugés appropriés par Transports Canada, le fournisseur de services de transport par hélicoptère, l'exploitant et d'autres organismes, notamment les Offices et le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

10 Responsabilités des parties sur le lieu de travail

Les paragraphes qui suivent énoncent les responsabilités générales des exploitants, des employeurs, des fournisseurs de services de transport par hélicoptère, des employés et des autres passagers en transit. Il ne s'agit pas d'une liste exhaustive. Elle vise plutôt à compléter les responsabilités précises expliquées dans le système de gestion de

l'exploitant ou de l'employeur, dans les exigences du fournisseur de services de transport par hélicoptère ainsi que dans les lois de mise en œuvre et les règlements afférents.

10.1 Responsabilités des exploitants

Les exploitants doivent s'assurer que toutes les activités liées au transport des employés par hélicoptère vers ou depuis un lieu de travail sont effectuées conformément à l'autorisation réglementaire applicable, aux *lois de mise en œuvre* et aux règlements afférents, aux exigences établies par Transports Canada et le fournisseur de services de transport par hélicoptère ainsi qu'aux systèmes de gestion de l'exploitant et de l'employeur, le cas échéant.

Dans le cadre de la planification générale et la gestion de la sécurité, les exploitants doivent veiller aux points suivants :

- L'aéronef en question et l'équipement connexe respectent la réglementation de Transports Canada ainsi que les *lois de mise en œuvre* et les règlements afférents, et conviennent au transport de passagers dans l'environnement opérationnel visé et pour le rôle assigné.
- Tout employé ou passager qui se rend à une installation extracôtière a reçu des instructions et une formation appropriées (pour assurer leur compétence).
- Le système de gestion des activités hélicoptères est conforme à la réglementation de Transports Canada ainsi qu'aux *lois de mise en œuvre* et règlements afférents. Tous les dangers ont été déterminés, les risques ont été évalués et des mesures de contrôle ont été mises en œuvre afin de réduire les risques au plus bas niveau qu'on puisse raisonnablement atteindre (ALARA). Pour ce faire, il faut prendre en considération d'autres renseignements pertinents sur la santé et sécurité propres à l'industrie, et inclure les attentes (comme indiquées aux sections 6 à 10) et les éléments de la connaissance opérationnelle.
- L'intégrité et la disponibilité des héliponts et de l'équipement connexe sont vérifiées par une personne compétente, à la satisfaction du fournisseur de services de transport par hélicoptère, de l'Office concerné et de l'exploitant.
- Le responsable de l'installation extracôtière ou le commandant de bord (ou leur délégué), en consultation avec le commandant de l'hélicoptère, a le pouvoir ultime d'accorder l'autorisation d'atterrir sur l'hélipont et de transférer les employés et les autres passagers entre l'hélicoptère et le lieu de travail.
- Toutes les précautions raisonnables doivent être prises pour que les activités visant à assurer la sécurité des employés et des autres passagers soient une

priorité, en tout temps, peu importe les autres activités en cours sur le lieu de travail.

- Les observateurs météorologiques travaillant sur une installation de forage ou de production doivent être compétents et qualifiés (conformément à la PCFQ).
- Le transport des employés par hélicoptère vers et depuis un lieu de travail doit se faire au niveau de risque le plus bas qu'on puisse raisonnablement atteindre (ALARA), conformément à la certification de transport de passagers de l'hélicoptère.
- Les risques sont évalués avec le fournisseur de services de transport par hélicoptère, notamment les conditions environnementales, la connaissance opérationnelle, le bien-être des employés et la gestion de la fatigue. De plus, les mesures et les contrôles appropriés sont mis en place à la lumière des risques cernés. Si des changements surviennent dans les conditions, ils seront communiqués au fournisseur de services de transport par hélicoptère.
- Les zones de départ des hélicoptères à terre sont dotées de l'équipement suivant :
 - o Écran affichant l'information sur le statut des vols de passagers par hélicoptère et les conditions météorologiques à destination
 - o Station de rafraîchissement offrant des boissons chaudes et froides ainsi que des collations
 - o Salle à manger indépendante
- Les hélicoptères sont dotés de l'équipement de cabine requis pour faciliter la communication bidirectionnelle entre les passagers et l'équipage.
- Les passagers ayant une incapacité ou qui sont blessés et qui pourraient ne pas être en mesure de sortir d'un hélicoptère forcé d'amerrir en urgence ne pourront pas embarquer dans l'appareil et devront prendre un vol d'urgence, qui comprendra le personnel de secours approprié.

10.2 Responsabilités des employeurs

Les employeurs doivent respecter toutes les exigences réglementaires.

Conformément aux lois de mise en œuvre, chaque employeur est responsable de ce qui suit :

- la santé et la sécurité de ses employés et des autres personnes qui se trouvent sur le lieu de travail qu'il dirige;

- la santé et la sécurité de ses employés qui se trouvent sur un lieu de travail n'est pas sous sa gouverne, dans la mesure où il contrôle leurs activités sur ce lieu de travail;
- la santé et la sécurité de ses employés lorsqu'ils sont transportés par hélicoptère (et immédiatement avant le vol).

10.3 Responsabilités des employés et des autres passagers

Lors du transport par hélicoptère, les employés et les autres passagers doivent suivre les instructions du fournisseur de services de transport par hélicoptère, et doivent respecter les exigences réglementaires énoncées dans l'article 205.028 de la *Loi de mise en œuvre*, ainsi que dans le paragraphe 602.05 (1) du *Règlement de l'aviation canadien*, qui stipule « *Tout passager à bord d'un aéronef doit se conformer aux instructions que donne tout membre d'équipage en ce qui concerne la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord de l'aéronef* ». Le personnel responsable de l'enregistrement et le personnel du fournisseur de services de transport par hélicoptère (ou leurs délégués) agissent au nom du commandant de bord.

Les employés et les autres passagers doivent :

- Aviser un membre de l'équipage de l'hélicoptère ou un délégué de toute préoccupation en matière de sécurité, de toute blessure, de toute maladie ou de toute restriction dès qu'ils en prennent connaissance et qu'il est sécuritaire de le faire (que ce soit avant ou pendant le vol), notamment toute condition qui pourrait avoir une incidence sur la capacité d'une personne à sortir de l'hélicoptère.
- Déclarer tout article dont le transport est restreint ou interdit par la réglementation ou les politiques de l'exploitant et du fournisseur de services de transport par hélicoptère.
- Signaler toute fatigue extrême ou tout empêchement à effectuer son travail de façon sécuritaire à leur supérieur immédiat.
- Participer, en portant bien attention, à la séance d'information sur la sécurité à bord d'un hélicoptère et à toute autre séance d'information exigée par les organismes de réglementation, l'exploitant ou le fournisseur de services de transport par hélicoptère (avant, pendant et après le vol).
- Respecter les procédures, les instructions et les protocoles établis relativement à l'hélicoptère, avant le vol et à toutes les étapes du transport.
- Respecter le système de gestion de la sécurité, les politiques et les programmes de l'exploitant, notamment ceux liés à la gestion de la fatigue et des incapacités.

- Maintenir une connaissance de la situation au départ et à l'arrivée, en plus d'être prêts à suivre les instructions de l'équipage de bord, l'agent d'atterrissage des hélicoptères et l'équipe de l'hélicoptère.

10.4 Responsabilités des fournisseurs de services de transport par hélicoptère

Les fournisseurs de services de transport par hélicoptère doivent :

- Respecter les exigences établies dans la réglementation de Transports Canada, les lois de mise en œuvre et les règlements afférents ainsi que dans le système de gestion approuvé par les exploitants.
- S'assurer que tout le personnel participant au transport des passagers vers ou depuis un lieu de travail est formé conformément aux exigences législatives et aux exigences des exploitants et du fournisseur de services de transport par hélicoptère.

Aviser rapidement l'exploitant de tout problème en matière de santé ou de sécurité lié au transport des passagers.

11 Autres documents de référence

- *Pratique courante pour la formation et les qualifications du personnel extracôtier de l'industrie des hydrocarbures extracôtiers du Canada Atlantique*
- CAP 437 Standards for Offshore Helicopter Landing Areas
- CAP 746 Meteorological Observations at Aerodromes
- CAPP Fitness to Work Guidelines
- Lignes directrices sur le signalement des incidents et les enquêtes subséquentes, avril 2018
- Code of Practice – Fatigue Management in the Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Industry, CAPP Publication # 2018-0008, January 2018