

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, NOVEMBER 1, 2014

OTTAWA, LE SAMEDI 1^{er} NOVEMBRE 2014

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* is published under the authority of the *Statutory Instruments Act*. It consists of three parts as described below:

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory instruments (regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 1, 2014, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after royal assent

The two electronic versions of the *Canada Gazette* are available free of charge. A Portable Document Format (PDF) version of Part I, Part II and Part III as an official version since April 1, 2003, and a HyperText Mark-up Language (HTML) version of Part I and Part II as an alternate format are available on the *Canada Gazette* Web site at <http://gazette.gc.ca>. The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the Parliament of Canada Web site at <http://www.parl.gc.ca>.

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Public Works and Government Services Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-996-2495 (telephone), 613-991-3540 (fax).

Bilingual texts received as late as six working days before the requested Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada by email at questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* est publiée conformément aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*. Elle est composée des trois parties suivantes :

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 1^{er} janvier 2014 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1^{er} avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le site Web de la *Gazette du Canada* à l'adresse <http://gazette.gc.ca>. La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse <http://www.parl.gc.ca>.

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 350, rue Albert, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-996-2495 (téléphone), 613-991-3540 (télécopieur).

Un texte bilingue reçu au plus tard six jours ouvrables avant la date de parution demandée paraîtra, le temps et autres ressources le permettant, le samedi visé.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada par courriel à l'adresse questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

TABLE OF CONTENTS

Vol. 148, No. 44 — November 1, 2014

Government notices	2757
Appointments	2760
Parliament	
House of Commons	2766
Commissions	2767
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	2772
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	2773
(including amendments to existing regulations)	
Index	2801

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 148, n° 44 — Le 1^{er} novembre 2014

Avis du gouvernement	2757
Nominations	2760
Parlement	
Chambre des communes	2766
Commissions	2767
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	2772
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	2773
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	2802

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999***Order 2014-87-09-02 Amending the Non-domestic Substances List*

Whereas, pursuant to subsection 87(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, the Minister of the Environment has added the substances referred to in the annexed Order to the *Domestic Substances List*^b;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsection 87(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, makes the annexed *Order 2014-87-09-02 Amending the Non-domestic Substances List*.

Gatineau, October 22, 2014

LEONA AGLUKKAQ
Minister of the Environment

ORDER 2014-87-09-02 AMENDING THE NON-DOMESTIC SUBSTANCES LIST**AMENDMENT**

1. Part I of the *Non-domestic Substances List*¹ is amended by deleting the following:

23432-65-7
73138-50-8
101325-00-2
1030357-68-6
1174627-68-9

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on the day on which *Order 2014-87-09-01 Amending the Domestic Substances List* comes into force.

[44-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999***Waiver of information requirements for living organisms (subsection 106(9) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)*

Whereas any person who proposes to import or manufacture a living organism that is not on the *Domestic Substances List* must provide to the Minister of the Environment the information required under subsection 106(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas any person who proposes to use, manufacture or import for a significant new activity a living organism that is on the *Domestic Substances List* must provide to the Minister of the

^a S.C. 1999, c. 33

^b SOR/94-311

¹ Supplement, *Canada Gazette*, Part I, January 31, 1998

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)***Arrêté 2014-87-09-02 modifiant la Liste extérieure*

Attendu que, conformément au paragraphe 87(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, la ministre de l'Environnement a inscrit sur la *Liste intérieure*^b les substances visées par l'arrêté ci-après,

À ces causes, en vertu du paragraphe 87(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, la ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2014-87-09-02 modifiant la Liste extérieure*, ci-après.

Gatineau, le 22 octobre 2014

La ministre de l'Environnement
LEONA AGLUKKAQ

ARRÊTÉ 2014-87-09-02 MODIFIANT LA LISTE EXTÉRIEURE**MODIFICATION**

1. La partie I de la *Liste extérieure*¹ est modifiée par radiation de ce qui suit :

23432-65-7
73138-50-8
101325-00-2
1030357-68-6
1174627-68-9

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent arrêté entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'*Arrêté 2014-87-09-01 modifiant la Liste intérieure*.

[44-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)***Exemption à l'obligation de fournir des renseignements concernant les organismes vivants [paragraphe 106(9) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]*

Attendu que toute personne qui se propose d'importer ou de fabriquer un organisme vivant qui ne figure pas sur la *Liste intérieure* doit fournir au ministre de l'Environnement les renseignements exigés en vertu du paragraphe 106(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu que toute personne qui se propose d'utiliser, de fabriquer ou d'importer, en vue d'une nouvelle activité, un organisme vivant qui figure sur la *Liste intérieure* doit fournir au ministre de

^a L.C. 1999, ch. 33

^b DORS/94-311

¹ Supplément, Partie I de la *Gazette du Canada*, 31 janvier 1998

Environment the information required under subsection 106(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas any person who proposes to use for a significant new activity a living organism that is not on the *Domestic Substances List* must provide to the Minister of the Environment the information required under subsection 106(4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a person may, pursuant to subsection 106(8) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, request any of the requirements to provide information under subsections 106(1), (3) or (4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* to be waived; and

Whereas a waiver may be granted by the Minister of the Environment under subsection 106(8) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* if

- (a) in the opinion of the Ministers, the information is not needed in order to determine whether the living organism is toxic or capable of becoming toxic;
- (b) the living organism is to be used for a prescribed purpose or manufactured at a location where, in the opinion of the Ministers, the person requesting the waiver is able to contain the living organism so as to satisfactorily protect the environment and human health; or
- (c) it is not, in the opinion of the Ministers, practicable or feasible to obtain the test data necessary to generate the information;

Therefore, notice is hereby given, pursuant to subsection 106(9) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, that the Minister of the Environment waived the requirement to provide information in accordance with the following annex pursuant to subsection 106(8) of that Act.

KAREN L. DODDS

Assistant Deputy Minister
Science and Technology Branch

On behalf of the Minister of the Environment

ANNEX

Waiver of Information Requirements (Subsection 106(9) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Person to whom a waiver is granted	Information in relation to which a waiver is granted ¹
Agriculture and Agri-Food Canada	Data from tests of antibiotic susceptibility (2)

EXPLANATORY NOTE

The decision to grant a waiver is made on a case-by-case basis by Environment Canada, in consultation with Health Canada. On average, approximately 100 waivers are granted yearly for chemicals and polymers and organisms for an average of 450 notifications received.

¹ The number of times the information requirement was waived for the company is indicated in brackets.

l'Environnement les renseignements exigés en vertu du paragraphe 106(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu que toute personne qui se propose d'utiliser, en vue d'une nouvelle activité, un organisme vivant qui ne figure pas sur la *Liste intérieure* doit fournir au ministre de l'Environnement les renseignements exigés en vertu du paragraphe 106(4) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'une personne peut, en vertu du paragraphe 106(8) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, demander une exemption à l'une des exigences de fournir les renseignements visés aux paragraphes 106(1), (3) ou (4) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'une exemption peut être accordée en vertu du paragraphe 106(8) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, par le ministre de l'Environnement si, selon le cas :

- a) les ministres jugent que les renseignements ne sont pas nécessaires pour déterminer si l'organisme vivant est effectivement ou potentiellement toxique;
- b) l'organisme vivant est destiné à une utilisation réglementaire ou doit être fabriqué en un lieu où, selon les ministres, la personne qui demande l'exemption est en mesure de le contenir de façon à assurer une protection satisfaisante de l'environnement et de la santé humaine;
- c) il est impossible, selon les ministres, d'obtenir les résultats des essais nécessaires à l'établissement des renseignements;

Pour ces motifs, avis est par la présente donné, conformément au paragraphe 106(9) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le ministre de l'Environnement a accordé une exemption à l'obligation de fournir des renseignements conformément à l'annexe suivante et en vertu du paragraphe 106(8) de cette loi.

La sous-ministre adjointe

Direction générale des sciences et de la technologie

KAREN L. DODDS

Au nom du ministre de l'Environnement

ANNEXE

Exemption à l'obligation de fournir des renseignements [paragraphe 106(9) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Le nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption ¹
Agriculture et Agroalimentaire Canada	Données des essais de sensibilité aux antibiotiques (2)

NOTE EXPLICATIVE

La décision d'accorder ou non une dérogation est prise par Environnement Canada en fonction de chaque cas, en consultation avec Santé Canada. En moyenne environ 450 déclarations réglementaires sont reçues chaque année et environ 100 dérogations sont accordées pour des substances chimiques, des polymères et des organismes.

¹ Le nombre de fois que l'obligation d'information a été levée pour l'entreprise est indiqué entre parenthèses.

For more information, please see the waivers Web page on the New Substances Web site at <http://www.ec.gc.ca/substances/news-subst/default.asp?lang=En&n=7F19FF4B-1>.

[44-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Waiver of information requirements for substances (subsection 81(9) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas any person who proposes to import or manufacture a substance that is not on the *Domestic Substances List* must provide to the Minister of the Environment the information required under subsection 81(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas any person who proposes to use, manufacture or import for a significant new activity a substance that is on the *Domestic Substances List* must provide to the Minister of the Environment the information required under subsection 81(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas any person who proposes to use for a significant new activity a substance that is not on the *Domestic Substances List* must provide to the Minister of the Environment the information required under subsection 81(4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a person may, pursuant to subsection 81(8) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, request any of the requirements to provide information under subsections 81(1), (3) or (4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* to be waived; and

Whereas a waiver may be granted by the Minister of the Environment under subsection 81(8) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* if

- (a) in the opinion of the Ministers, the information is not needed in order to determine whether the substance is toxic or capable of becoming toxic;
- (b) the substance is to be used for a prescribed purpose or manufactured at a location where, in the opinion of the Ministers, the person requesting the waiver is able to contain the substance so as to satisfactorily protect the environment and human health; or
- (c) it is not, in the opinion of the Ministers, practicable or feasible to obtain the test data necessary to generate the information;

Therefore, notice is hereby given, pursuant to subsection 81(9) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, that the Minister of the Environment waived the requirement to provide information in accordance with the following annex pursuant to subsection 81(8) of that Act.

KAREN L. DODDS
Assistant Deputy Minister
Science and Technology Branch
On behalf of the Minister of the Environment

Pour obtenir plus d'information, veuillez consulter la page Web des dérogations sur le site Web des substances nouvelles à l'adresse suivante : <http://www.ec.gc.ca/substances/news-subst/default.asp?lang=Fr&n=7F19FF4B-1>.

[44-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Exemption à l'obligation de fournir des renseignements concernant les substances [paragraphe 81(9) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu que toute personne qui se propose d'importer ou de fabriquer une substance qui ne figure pas sur la *Liste intérieure* doit fournir au ministre de l'Environnement les renseignements exigés en vertu du paragraphe 81(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu que toute personne qui se propose d'utiliser, de fabriquer ou d'importer, en vue d'une nouvelle activité, une substance qui figure sur la *Liste intérieure* doit fournir au ministre de l'Environnement les renseignements exigés en vertu du paragraphe 81(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu que toute personne qui se propose d'utiliser, en vue d'une nouvelle activité, une substance qui ne figure pas sur la *Liste intérieure* doit fournir au ministre de l'Environnement les renseignements exigés en vertu du paragraphe 81(4) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'une personne peut, en vertu du paragraphe 81(8) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, demander une exemption à l'une des exigences de fournir les renseignements visés aux paragraphes 81(1), (3) ou (4), de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'une exemption peut être accordée en vertu du paragraphe 81(8) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, par le ministre de l'Environnement si, selon le cas :

- a) les ministres jugent que les renseignements ne sont pas nécessaires pour déterminer si la substance est effectivement ou potentiellement toxique;
- b) la substance est destinée à une utilisation réglementaire ou doit être fabriquée en un lieu où, selon les ministres, la personne qui demande l'exemption est en mesure de la contenir de façon à assurer une protection satisfaisante de l'environnement et de la santé humaine;
- c) il est impossible, selon les ministres, d'obtenir les résultats des essais nécessaires à l'établissement des renseignements;

Pour ces motifs, avis est par la présente donné, conformément au paragraphe 81(9) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le ministre de l'Environnement a accordé une exemption à l'obligation de fournir des renseignements conformément à l'annexe suivante et en vertu du paragraphe 81(8) de cette loi.

La sous-ministre adjointe
Direction générale des sciences et de la technologie
KAREN L. DODDS
Au nom du ministre de l'Environnement

ANNEX

Waiver of Information Requirements
(Subsection 81(9) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Person to whom a waiver is granted	Information in relation to which a waiver is granted ¹
Akzo Nobel Functional Chemicals LLC	Data from an adsorption desorption screening test Data from an in vitro chromosomal aberration test
CEPSA Chimie Montréal S.E.C.	Data from a vapour pressure test (2) Data from a ready biodegradation test (2) Data from a hydrolysis as a function of pH test (2)
Clariant (Canada) Inc.	Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an adsorption desorption screening test
Dow Chemical Canada ULC	Data from an octanol/water partition coefficient test
E.I. DuPont Canada Inc.	Data from an in vivo mammalian genotoxicity test
Indulor America LP	Data from a vapour pressure test
INVISTA (Canada) Company	Data from a hydrolysis as a function of pH test (3)
Jotun Paints, Inc.	Data from a hydrolysis as a function of pH test

EXPLANATORY NOTE

The decision to grant a waiver is made on a case-by-case basis by Environment Canada, in consultation with Health Canada. On average, approximately 100 waivers are granted yearly for chemicals and polymers and organisms for an average of 450 notifications received.

For more information, please see the waivers Web page on the New Substances Web site at <http://www.ec.gc.ca/subsnouvelles-news/subs/default.asp?lang=En&n=7F19FF4B-1>.

[44-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

*Appointments**Name and position/Nom et poste*Auditor General of Canada/Vérificateur général du Canada
Auditors/VérificateursBlue Water Bridge Authority/Administration du pont Blue Water
Canada Lands Company CLC Limited/Société immobilière du Canada CLC
limitée

ANNEXE

Exemption à l'obligation de fournir des renseignements
[paragraphe 81(9) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Le nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption ¹
Akzo Nobel Functional Chemicals LLC	Données d'un essai de présélection sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai <i>in vitro</i> pour déterminer la présence d'aberrations chromosomiques
CEPSA Chimie Montréal S.E.C.	Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur (2) Données provenant d'un essai de biodégradabilité immédiate (2) Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (2)
Clariant (Canada) Inc.	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données d'un essai de présélection sur l'adsorption et la désorption
Dow Chemical Canada ULC	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
E.I. DuPont Canada Inc.	Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de génotoxicité chez les mammifères
Indulor America LP	Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur
INVISTA (Canada) Company	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (3)
Jotun Paints, Inc.	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH

NOTE EXPLICATIVE

La décision d'accorder ou non une dérogation est prise par Environnement Canada en fonction de chaque cas, en consultation avec Santé Canada. En moyenne environ 450 déclarations réglementaires sont reçues chaque année et environ 100 dérogations sont accordées pour des substances chimiques, des polymères et des organismes.

Pour obtenir plus d'information, veuillez consulter la page Web des dérogations sur le site Web des substances nouvelles à l'adresse suivante : <http://www.ec.gc.ca/subsnouvelles-news/subs/default.asp?lang=Fr&n=7F19FF4B-1>.

[44-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

BUREAU DU REGISTRAR GÉNÉRAL

*Nominations**Order in Council/Décret*

2014-1082

2014-1054

¹ The number of times the information requirement was waived for the company is indicated in brackets.

¹ Le nombre de fois que l'obligation d'information a été levée pour l'entreprise est indiqué entre parenthèses.

<i>Name and position/Nom et poste</i>	<i>Order in Council/Décret</i>
Canada Lands Company Limited/Société immobilière du Canada limitée	2014-1054
Marine Atlantic Inc./Marine Atlantique S.C.C.	2014-1084
Old Port of Montréal Corporation Inc./Société du Vieux-Port de Montréal Inc.	2014-1054
Parc Downsview Park Inc.	2014-1054
Ridley Terminals Inc.	2014-1085
and/et	
The Federal Bridge Corporation Limited/La Société des ponts fédéraux Limitée	
Chong, Sonja	2014-1057
Canadian Broadcasting Corporation/Société Radio-Canada	
Director of the Board of Directors/Administratrice du conseil d'administration	
Cormier, Cindy G.	2014-1099
Supreme Court of Nova Scotia (Family Division)/Cour suprême de la Nouvelle-Écosse (Division de la famille)	
Judge/Juge	
Nova Scotia Court of Appeal/Cour d'appel de la Nouvelle-Écosse	
Judge ex officio/Juge d'office	
Deloitte LLP/Deloitte, s.r.l.	2014-1050
Auditor/Vérificateur	
Auditor General of Canada/Vérificateur général du Canada	
Joint auditor/Covérificateur	
Public Sector Pension Investment Board/Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public	
Deloitte LLP/Deloitte, s.r.l.	
Auditors/Vérificateurs	
Business Development Bank of Canada/Banque de développement du Canada	2014-1070
Revera Inc.	2014-1051
Dujmovic, Susan	2014-1079
Royal Canadian Mint/Monnaie royale canadienne	
Director of the Board of Directors/Administratrice du conseil d'administration	
and/et	
Chairperson of the Board of Directors on an interim basis/Présidente du conseil d'administration par intérim	
Ebbs, Catherine	2014-1058
Public Service Labour Relations and Employment Board/Commission des relations de travail et de l'emploi dans la fonction publique	
Chairperson/Présidente	
Ernst & Young LLP/Ernst & Young s.r.l.	2014-1059
Auditor/Vérificateur	
Auditor General of Canada/Vérificateur général du Canada	
Joint auditor/Covérificateur	
Canada Mortgage and Housing Corporation/Société canadienne d'hypothèques et de logement	
Farm Credit Canada/Financement agricole Canada	
Directors of the Board of Directors/Conseillers du conseil d'administration	
Halford, Jane	2014-1091
Skinner, Jason	2014-1090
Goldstein, David F.	2014-1077
Canadian Tourism Commission/Commission canadienne du tourisme	
President/Président-directeur général	
Hyndman, Douglas M.	2014-1081
Canadian Securities Regulation Regime Transition Office/Bureau de transition vers un régime canadien de réglementation des valeurs mobilières	
President/Président	
Laforge, Jacques M.	2014-1089
Canadian Dairy Commission/Commission canadienne du lait	
Chief Executive Officer/Premier dirigeant	
Lennox, Edward G. (Ted)	2014-1093
Canadian Polar Commission/Commission canadienne des affaires polaires	
Chairperson of the Board of Directors/Président du conseil d'administration	

<i>Name and position/Nom et poste</i>	<i>Order in Council/Décret</i>
Macaulay, The Hon./L'hon. Malcolm D. Government of British Columbia/Gouvernement de la Colombie-Britannique Administrator/Administrateur November 10 to November 19, 2014/Du 10 novembre au 19 novembre 2014	2014-1028
Mill, Tracey Great Lakes Fishery Commission/Commission des pêcheries des Grands lacs Member/Membre	2014-1092
Muzyka, Daniel F. Natural Sciences and Engineering Research Council/Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie Member/Conseiller	2014-1071
Noël, The Hon./L'hon. Marc Federal Court of Appeal/Cour d'appel fédérale Chief Justice/Juge en chef Federal Court/Cour fédérale Member ex officio/Membre de droit	2014-1094
O'Brien, Sheila PPP Canada Inc. Director of the Board of Directors/Administratrice du conseil d'administration	2014-1080
Payments in Lieu of Taxes Dispute Advisory Panel/Comité consultatif des différends Paiements en remplacement d'impôts Members/Membres Muzyka, Grace Alexandra Thakore, Jackie Lynn	2014-1056 2014-1055
Pelletier, Marie-France Administrative Tribunals Support Service of Canada/Service canadien d'appui aux tribunaux administratifs Chief Administrator/Administratrice en chef	2014-1069
Pfuetzner, Jennifer Ann Her Majesty's Court of Queen's Bench for Manitoba/Cour du Banc de la Reine du Manitoba Judge/Juge	2014-1100
Poirier, Claude Public Service Pension Advisory Committee/Comité consultatif sur la pension de la fonction publique Member/Membre	2014-1049
Port Authority/Administration portuaire Directors/Administrateurs Dupuis, François — Trois-Rivières Landry, Paul Robert — Vancouver Fraser	2014-1086 2014-1087
Power, John David Supreme Court of Canada/Cour suprême du Canada Deputy Registrar/Registraire adjoint	2014-1068
Rix, Craig Stuart Windsor-Detroit Bridge Authority/Autorité du pont Windsor-Détroit Director of the board of directors/Administrateur du conseil d'administration	2014-1088
Ruel, Simon Superior Court for the district of Québec, in the Province of Quebec/Cour supérieure pour le district de Québec, dans la province de Québec Puisne Judge/Juge	2014-1098
Sharp, The Hon./L'hon. Robert J. Government of Ontario/Gouvernement de l'Ontario Administrator/Administrateur October 22, 2014/Le 22 octobre 2014	2014-1113

*Name and position/Nom et poste**Order in Council/Décret*

Social Sciences and Humanities Research Council/Conseil de recherches en sciences humaines

Members/Conseillers

Arthur, Mairi

2014-1072

Schnarr, Karin

2014-1074

Waraich, Bhalwinder Singh

2014-1073

Social Security Tribunal/Tribunal de la sécurité sociale

Income Security Section/Section de la sécurité du revenu

Full-time member/Membre à temps plein

Beresford, Aidan B., Q.C./c.r.

2014-1060

Part-time members/Membres à temps partiel

Beauchesne, Michael Anthony

2014-1062

Daniels, Judy Deloris

2014-1064

Mondou, Nicole

2014-1066

Picard, Mathieu Nicolas

2014-1063

Picotte, Adam Thomas

2014-1061

Vanderhout, Pierre Maurice

2014-1067

Wong, Jane Yee-Ching

2014-1065

Standards Council of Canada/Conseil canadien des normes

Member/Conseillère

Coll, Kathryn

2014-1076

Member and Vice-Chairperson/Conseiller et vice-président

Shaw, W. A. Sam

2014-1075

Stewart, Greg

2014-1078

Bank of Canada/Banque du Canada

Director of the Board of Directors/Administrateur du conseil d'administration

Superior Court for the district of Montréal, in the Province of Quebec/Cour supérieure pour le district de Montréal, dans la province de Québec

Puisne Judges/Juges

Courchesne, Suzanne

2014-1097

Poisson, Élise

2014-1096

Therrien, The Hon./L'hon. Carole

2014-1095

Superior Court for the district of Gatineau, in the Province of Quebec/Cour supérieure pour le district de Gatineau, dans la province de Québec

Puisne Judge/Juge

Veterans Review and Appeal Board/Tribunal des anciens combattants (révision et appel)

Permanent member/Membre titulaire

Jephson, Wilfred Charles

2014-1052

Temporary member/Membre vacataire

Tobin Oates, Mary

2014-1053

Watson, The Hon./L'hon. Jack

2014-1027

Government of Alberta/Gouvernement de l'Alberta

Administrator/Administrateur

October 17 to October 21, 2014/Du 17 octobre au 21 octobre 2014

Welsh, The Hon./L'hon. B. Gale

2014-1112

Government of Newfoundland and Labrador/Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador

Administrator/Administrateur

October 18 to October 20, 2014/Du 18 octobre au 20 octobre 2014

October 24, 2014

Le 24 octobre 2014

DIANE BÉLANGER
Official Documents Registrar

La registraire des documents officiels
 DIANE BÉLANGER

BANK OF CANADA

Statement of financial position as at September 30, 2014

(Millions of dollars)

Unaudited

ASSETS		LIABILITIES AND EQUITY	
Cash and foreign deposits	8.6	Bank notes in circulation	66,990.7
Loans and receivables		Deposits	
Securities purchased under resale agreements	599.0	Government of Canada	23,926.6
Advances to members of the Canadian Payments Association	—	Members of the Canadian Payments Association	149.9
Advances to governments	—	Other deposits	<u>1,243.4</u>
Other receivables	<u>5.1</u>		25,319.9
	604.1	Liabilities in foreign currencies	
Investments		Government of Canada	—
Treasury bills of Canada	22,479.0	Other	<u>—</u>
Government of Canada bonds	69,370.2		—
Other investments	<u>351.3</u>	Other liabilities	
	92,200.5	Securities sold under repurchase agreements	—
Property and equipment	253.1	Other liabilities	<u>528.1</u>
Intangible assets	44.0		<u>528.1</u>
Other assets	<u>174.4</u>		<u>92,838.7</u>
	<u>93,284.7</u>	Equity	
		Share capital	5.0
		Statutory and special reserves	125.0
		Available-for-sale reserve	316.0
		Actuarial gains reserve	—
		Retained earnings	<u>—</u>
			446.0
	<u>93,284.7</u>		<u>93,284.7</u>

I declare that the foregoing return is correct according to the books of the Bank.

Ottawa, October 17, 2014

I declare that the foregoing return is to the best of my knowledge and belief correct, and shows truly and clearly the financial position of the Bank, as required by section 29 of the *Bank of Canada Act*.

Ottawa, October 17, 2014

CARMEN VIERULA
Chief Accountant and Chief Financial Officer

STEPHEN S. POLOZ
Governor

BANQUE DU CANADA

État de la situation financière au 30 septembre 2014

(En millions de dollars)

Non audité

ACTIF		PASSIF ET CAPITAUX PROPRES	
Encaisse et dépôts en devises.....	8,6	Billets de banque en circulation.....	66 990,7
Prêts et créances		Dépôts	
Titres achetés dans le cadre de conventions de revente.....	599,0	Gouvernement du Canada	23 926,6
Avances aux membres de l'Association canadienne des paiements.....	—	Membres de l'Association canadienne des paiements	149,9
Avances aux gouvernements	—	Autres dépôts.....	<u>1 243,4</u>
Autres créances.....	<u>5,1</u>		25 319,9
	604,1	Passif en devises étrangères	
Placements		Gouvernement du Canada	—
Bons du Trésor du Canada.....	22 479,0	Autre	<u>—</u>
Obligations du gouvernement du Canada	69 370,2	Autres éléments de passif	
Autres placements	<u>351,3</u>	Titres vendus dans le cadre de conventions de rachat	—
	92 200,5	Autres éléments de passif	<u>528,1</u>
Immobilisations corporelles.....	253,1		<u>528,1</u>
Actifs incorporels.....	44,0		<u>92 838,7</u>
Autres éléments d'actif	<u>174,4</u>	Capitaux propres	
		Capital-actions.....	5,0
		Réserve légale et réserve spéciale	125,0
		Réserve d'actifs disponibles à la vente.....	316,0
		Réserve pour gains actuariels	—
		Bénéfices non répartis	<u>—</u>
			446,0
	<u>93 284,7</u>		<u>93 284,7</u>

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, au vu des livres de la Banque.

Ottawa, le 17 octobre 2014

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, à ma connaissance, et qu'il montre fidèlement et clairement la situation financière de la Banque, en application de l'article 29 de la *Loi sur la Banque du Canada*.

Ottawa, le 17 octobre 2014

La comptable en chef et chef des finances
CARMEN VIERULA

Le gouverneur
STEPHEN S. POLOZ

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

Second Session, Forty-First Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 19, 2013.

For further information, contact the Private Members' Business Office, House of Commons, Centre Block, Room 134-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, 613-992-6443.

AUDREY O'BRIEN
Clerk of the House of Commons

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session, quarante et unième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 19 octobre 2013.

Pour de plus amples renseignements, prière de communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés, Chambre des communes, Édifice du Centre, pièce 134-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, 613-992-6443.

La greffière de la Chambre des communes
AUDREY O'BRIEN

COMMISSIONS**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****APPEAL***Notice No. HA-2014-021*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has decided, pursuant to rule 36.1 of the *Canadian International Trade Tribunal Rules*, to consider the appeal referenced hereunder by way of written submissions. Persons interested in intervening are requested to contact the Tribunal prior to the commencement of the scheduled hearing. Interested persons seeking additional information should contact the Tribunal at 613-998-9908.

Customs Act

J. Lamb v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing: December 2, 2014
 Appeal No.: AP-2014-012
 Goods in Issue: 2011 Volvo XC90
 Issue: Whether the value for duty was properly determined on the basis of the residual value method with the flexible application of the deductive value method, as determined by the President of the Canada Border Services Agency.

[44-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**ORDER***Professional, administrative and management support services*

Notice is hereby given that the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) issued an order (File No. PR-2014-026) on October 17, 2014, with respect to a complaint filed by TRADPARL, of Gatineau, Quebec, concerning a procurement (Solicitation No. EN966-140305/D) by the Department of Public Works and Government Services. The solicitation was for translation services.

Pursuant to subsection 30.13(5) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, the Tribunal has ceased its inquiry into the complaint and terminated all proceedings relating thereto.

Further information may be obtained from the Secretary, Canadian International Trade Tribunal, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), secretary@citt-tcce.gc.ca (email).

Ottawa, October 17, 2014

[44-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**NOTICE TO INTERESTED PARTIES**

The Commission posts on its Web site the decisions, notices of consultation and regulatory policies that it publishes, as well as information bulletins and orders. On April 1, 2011, the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of*

COMMISSIONS**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****APPEL***Avis n° HA-2014-021*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a décidé, aux termes de l'article 36.1 des *Règles du Tribunal canadien du commerce extérieur*, de tenir une audience sur pièces portant sur l'appel mentionné ci-dessous. Les personnes qui désirent intervenir sont priées de communiquer avec le Tribunal avant la tenue de l'audience. Les personnes intéressées qui désirent obtenir de plus amples renseignements doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-998-9908.

Loi sur les douanes

J. Lamb c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience : 2 décembre 2014
 Appel n° : AP-2014-012
 Marchandises en cause : 2011 Volvo XC90
 Question en litige : Déterminer si la valeur en douane a été correctement déterminée selon la méthode de la valeur transactionnelle en appliquant la méthode de référence avec souplesse, comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada.

[44-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**ORDONNANCE***Services de soutien professionnel et administratif et services de soutien à la gestion*

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a rendu une ordonnance (dossier n° PR-2014-026) le 17 octobre 2014 concernant une plainte déposée par TRADPARL, de Gatineau (Québec), au sujet d'un marché (invitation n° EN966-140305/D) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux. L'appel d'offres portait sur la prestation de services de traduction.

En vertu du paragraphe 30.13(5) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, le Tribunal a mis fin à son enquête sur la plainte en question, mettant un terme à toute procédure connexe.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (télécopieur), secretaire@tcce-citt.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 17 octobre 2014

[44-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**AVIS AUX INTÉRESSÉS**

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation et les politiques réglementaires qu'il publie ainsi que les bulletins d'information et les ordonnances. Le 1^{er} avril 2011, les *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion*

Practice and Procedure came into force. As indicated in Part 1 of these Rules, some broadcasting applications are posted directly on the Commission's Web site, www.crtc.gc.ca, under "Part 1 Applications."

To be up to date on all ongoing proceedings, it is important to regularly consult "Today's Releases" on the Commission's Web site, which includes daily updates to notices of consultation that have been published and ongoing proceedings, as well as a link to Part 1 applications.

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents. The original documents contain a more detailed outline of the applications, including the locations and addresses where the complete files for the proceeding may be examined. These documents are posted on the Commission's Web site and may also be examined at the Commission's offices and public examination rooms. Furthermore, all documents relating to a proceeding, including the notices and applications, are posted on the Commission's Web site under "Public Proceedings."

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PART 1 APPLICATIONS

The following applications were posted on the Commission's Web site between 17 October 2014 and 23 October 2014:

- Radio Markham York Incorporated
Markham, Ontario
2014-1073-7
Technical amendment of a transmitter for CFMS-FM
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: 24 November 2014
- Videotron G.P.
Montréal, Quebec
2014-1051-3
Amendment of a condition of licence for Canal Indigo (pay-per-view)
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: 21 November 2014
- Bell Media Radio Atlantic Inc.
Bathurst, New Brunswick
2014-1062-0
Technical amendment of a transmitter for CKBC-FM
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: 20 November 2014
- Bell Canada
Across Canada
2014-1056-3
Allegation of undue preference/disadvantage — Bell Canada vs. Rogers Broadcasting Limited
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: 20 November 2014
- Shaw Television Limited Partnership
Quesnel, British Columbia
2014-1050-6
Addition/amendment to transmitters for CITM-TV
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: 19 November 2014
- Shaw Television Limited Partnership
Pritchard, British Columbia
2014-1046-4
Addition/amendment to transmitters for CHKM-TV
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: 19 November 2014

et des télécommunications canadiennes sont entrées en vigueur. Tel qu'il est prévu dans la partie 1 de ces règles, le Conseil affiche directement sur son site Web, www.crtc.gc.ca, certaines demandes de radiodiffusion sous la rubrique « Demandes de la Partie 1 ».

Pour être à jour sur toutes les instances en cours, il est important de consulter régulièrement la rubrique « Nouvelles du jour » du site Web du Conseil, qui comporte une mise à jour quotidienne des avis de consultation publiés et des instances en cours, ainsi qu'un lien aux demandes de la partie 1.

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil. Les documents originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et les adresses où l'on peut consulter les dossiers complets de l'instance. Ces documents sont affichés sur le site Web du Conseil et peuvent également être consultés aux bureaux et aux salles d'examen public du Conseil. Par ailleurs, tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, sont affichés sur le site Web du Conseil sous « Instances publiques ».

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DEMANDES DE LA PARTIE 1

Les demandes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 17 octobre 2014 et le 23 octobre 2014 :

- Radio Markham York Incorporated
Markham (Ontario)
2014-1073-7
Modification technique à un émetteur de CFMS-FM
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 24 novembre 2014
- Vidéotron s.e.n.c.
Montréal (Québec)
2014-1051-3
Modification d'une condition de licence de Canal Indigo (pay-per-view)
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 21 novembre 2014
- Bell Media Radio Atlantique inc.
Bathurst (Nouveau-Brunswick)
2014-1062-0
Modification technique à un émetteur de CKBC-FM
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 20 novembre 2014
- Bell Canada
L'ensemble du Canada
2014-1056-3
Allégation de préférence indu/désavantage — Bell Canada c. Rogers Broadcasting Limited
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 20 novembre 2014
- Shaw Television Limited Partnership
Quesnel (Colombie-Britannique)
2014-1050-6
Ajouter/modifier des émetteurs de CITM-TV
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 19 novembre 2014
- Shaw Television Limited Partnership
Pritchard (Colombie-Britannique)
2014-1046-4
Ajouter/modifier des émetteurs de CHKM-TV
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 19 novembre 2014

Canadian Broadcasting Corporation
Tillsonburg, Ontario
2014-1040-7
Technical amendment to the transmitter for CBCL-FM
Deadline for submission of interventions, comments and/or
answers: 17 November 2014

Société Radio-Canada
Tillsonburg (Ontario)
2014-1040-7
Modification technique à un émetteur de CBCL-FM
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou
des réponses : le 17 novembre 2014

[44-1-o]

[44-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICES OF CONSULTATION

2014-541

21 October 2014

Notice of hearing

8 January 2015
Gatineau, Quebec
Deadline for submission of interventions, comments and/or
answers: 20 November 2014

The Commission will hold a hearing on 8 January 2015, at 1:30 p.m., at the Commission headquarters, 1 Promenade du Portage, Gatineau, Quebec. The Commission intends to consider the following applications, subject to interventions, without the appearance of the parties:

1. Rogers Sportsnet Inc.
Across Canada
Application for a network licence to authorize its agreement with the Canadian Broadcasting Corporation (CBC) for the broadcast of the program "Hockey Night in Canada" on the CBC's national over-the-air English-language television network.
2. 9149-2819 Québec inc.
Montréal, Québec, Sherbrooke, Gatineau, Trois-Rivières, Saguenay and their surrounding areas, Quebec
Application for a regional broadcasting licence to operate terrestrial broadcasting distribution undertakings to serve the above-noted locations.
3. Radio communautaire enfant-ado de Gatineau-Ottawa
Gatineau, Quebec; and Ottawa, Ontario
Application to acquire the assets of the French-language community-based AM radio station CJEU Gatineau/Ottawa from Fondation Radio Enfant (du Canada).
4. Vista Radio Ltd.
Bolton, Ontario
Application to amend the broadcasting licence for the commercial radio station CJFB-FM Bolton to change the frequency from 105.5 MHz (channel 288LP) to 102.7 MHz (channel 274A).
5. My Broadcasting Corporation
Milton, Ontario
Application for a broadcasting licence to operate an English-language commercial FM radio station in Milton.
6. Peach City Community Radio Society
Penticton, British Columbia
Application for a broadcasting licence to operate a low-power, English-language community FM radio station in Penticton.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION

2014-541

Le 21 octobre 2014

Avis d'audience

Le 8 janvier 2015
Gatineau (Québec)
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou
des réponses : le 20 novembre 2014

Le Conseil tiendra une audience le 8 janvier 2015, à 13 h 30, à l'administration centrale, 1, promenade du Portage, Gatineau (Québec). Le Conseil se propose d'étudier les demandes suivantes, sous réserve d'interventions, sans la comparution des parties :

1. Rogers Sportsnet Inc.
L'ensemble du Canada
Demande en vue d'obtenir une licence de réseau afin d'autoriser l'entente conclue avec la Société Radio-Canada (SRC) relativement à la diffusion de l'émission intitulée « Hockey Night in Canada » diffusée sur les ondes du réseau national de télévision de langue anglaise de la SRC.
2. 9149-2819 Québec inc.
Montréal, Québec, Sherbrooke, Gatineau, Trois-Rivières, Saguenay et leurs régions avoisinantes (Québec)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion régionale afin d'exploiter des entreprises de distribution de radiodiffusion terrestres pour desservir les localités susmentionnées.
3. Radio communautaire enfant-ado de Gatineau-Ottawa
Gatineau (Québec) et Ottawa (Ontario)
Demande en vue d'acquiescer l'actif de la station de radio AM communautaire de langue française CJEU Gatineau/Ottawa de la Fondation Radio Enfant (du Canada).
4. Vista Radio Ltd.
Bolton (Ontario)
Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de la station de radio commerciale CJFB-FM Bolton afin de modifier la fréquence de 105,5 MHz (canal 288FP) à 102,7 MHz (canal 274A).
5. My Broadcasting Corporation
Milton (Ontario)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM commerciale de langue anglaise à Milton.
6. Peach City Community Radio Society
Penticton (Colombie-Britannique)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM communautaire de faible puissance de langue anglaise à Penticton.

2014-544

23 October 2014

2014-544

Le 23 octobre 2014

Notice of applications received

Elliot Lake, Ontario
 Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: 12 November 2014

The Commission has received the following application:

Eternacom Inc.
 Elliot Lake, Ontario

Application to renew the broadcasting licence for the English-language commercial specialty (Christian music) radio station CJTK-FM-3 Elliot Lake, expiring 31 December 2014.

[44-1-o]

Avis de demandes reçues

Elliot Lake (Ontario)
 Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 12 novembre 2014

Le Conseil a été saisi de la demande suivante :

Eternacom Inc.
 Elliot Lake (Ontario)

Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de radio commerciale spécialisée (musique chrétienne) de langue anglaise CJTK-FM-3 Elliot Lake, qui expire le 31 décembre 2014.

[44-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**DECISIONS**

2014-539

20 October 2014

2014-539

Le 20 octobre 2014

Canadian Broadcasting Corporation
 Goose Bay and Cartwright, Newfoundland and Labrador

Approved — Application to change the authorized contours of CFGB-FM-1 Cartwright, a transmitter for the English-language radio station CFGB-FM Goose Bay.

2014-547

24 October 2014

2014-547

Le 24 octobre 2014

Allarco Entertainment 2008 Inc., the general partner, as well as limited partner with C.R.A. Investments Ltd. (the limited partners), carrying on business as Allarco Entertainment Limited Partnership
 Across Canada

Denied — Application to amend the broadcasting licence for the national English-language general interest pay television service Super Channel in order to modify its condition of licence relating to Canadian programming expenditures.

2014-550

24 October 2014

2014-550

Le 24 octobre 2014

Jack McGaw Consulting Incorporated
 Halifax, Nova Scotia

Approved — Application to revoke the broadcasting licence for the English-language tourist information radio station CIRH-FM Halifax.

[44-1-o]

Société Radio-Canada
 Goose Bay et Cartwright (Terre-Neuve-et-Labrador)

Approuvé — Demande présentée en vue de modifier le périmètre de rayonnement autorisé de CFGB-FM-1 Cartwright, un émetteur de la station de radio de langue anglaise CFGB-FM Goose Bay.

Allarco Entertainment 2008 Inc., l'associé commandité, ainsi qu'associé commanditaire avec C.R.A. Investments Ltd. (les associés commanditaires), faisant affaires sous le nom d'Allarco Entertainment Limited Partnership
 L'ensemble du Canada

Refusé — Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion du service national de télévision payante d'intérêt général de langue anglaise Super Channel afin de changer sa condition de licence portant sur les dépenses en émissions canadiennes.

Jack McGaw Consulting Incorporated
 Halifax (Nouvelle-Écosse)

Approuvé — Demande en vue de révoquer la licence de radiodiffusion du service de radio de renseignements touristiques de langue anglaise CIRH-FM Halifax.

[44-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION**PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT***Permission and leave granted (Watton, Mark)*

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 114(4) of the said Act, to Mark Watton, Legal Counsel (NEB-11), Legal Services Unit, Executive Office, National Energy Board, Calgary, Alberta, to allow him to seek nomination as a candidate before and during the election period and to be a candidate before the election period

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE**LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE***Permission et congé accordés (Watton, Mark)*

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Mark Watton, avocat (NEB-11), Unité des services juridiques, Bureau de la direction, Office national de l'énergie, Calgary (Alberta), la permission, aux termes du paragraphe 114(4) de ladite loi, de tenter d'être choisi comme candidat avant et pendant la période électorale et d'être

in the federal election for the electoral district of Long Range Mountains, Newfoundland and Labrador, to be held on October 19, 2015.

The Public Service Commission of Canada, pursuant to subsection 114(5) of the said Act, has also granted a leave of absence without pay during the election period, effective at close of business on the first day the employee is a candidate during the election period.

October 16, 2014

SUSAN M. W. CARTWRIGHT
Commissioner

ANNE-MARIE ROBINSON
President

[44-1-o]

candidat avant la période électorale pour la circonscription électorale de Long Range Mountains (Terre-Neuve-et-Labrador), à l'élection fédérale prévue pour le 19 octobre 2015.

En vertu du paragraphe 114(5) de ladite loi, la Commission de la fonction publique du Canada lui a aussi accordé, pour la période électorale, un congé sans solde devant commencer à la fermeture des bureaux le premier jour de la période électorale où le fonctionnaire est un candidat.

Le 16 octobre 2014

La commissaire
SUSAN M. W. CARTWRIGHT

La présidente
ANNE-MARIE ROBINSON

[44-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES

THE JOHN MCININCH FOUNDATION

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that The John McIninch Foundation intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

October 22, 2014

SUE-LYNN NOEL
Director

[44-1-o]

XL SPECIALTY INSURANCE COMPANY

APPLICATION TO ESTABLISH A CANADIAN BRANCH

Notice is hereby given that XL Specialty Insurance Company, an entity incorporated and formed under the laws of Delaware, United States of America, intends to file with the Superintendent of Financial Institutions, on or after November 10, 2014, an application under section 574 of the *Insurance Companies Act* (Canada) for an order approving the insuring in Canada of risks, under the English name XL Specialty Insurance Company and the French name Compagnie d'assurance XL Spécialité, within the following classes of insurance: property, automobile, boiler and machinery, liability, marine, surety, aircraft, accident and sickness, and credit. The head office of the company is located in Connecticut, United States, and its Canadian chief agency will be located in Toronto, Ontario.

October 11, 2014

XL SPECIALTY INSURANCE COMPANY

[41-4-o]

AVIS DIVERS

THE JOHN MCININCH FOUNDATION

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que The John McIninch Foundation demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu du paragraphe 32(1) de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 22 octobre 2014

La directrice
SUE-LYNN NOEL

[44-1-o]

XL SPECIALTY INSURANCE COMPANY

DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UNE SUCCURSALE CANADIENNE

Avis est donné par les présentes que XL Specialty Insurance Company, une société constituée et organisée en vertu des lois du Delaware, aux États-Unis, a l'intention de déposer auprès du surintendant des institutions financières, le 10 novembre 2014 ou après cette date, une demande en vertu de l'article 574 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada) pour un agrément l'autorisant à garantir au Canada, sous la dénomination sociale française Compagnie d'assurance XL Spécialité et sous la dénomination sociale anglaise XL Specialty Insurance Company, des risques relatifs aux catégories d'assurances suivantes : assurance de biens, automobile, chaudières et panne de machines, responsabilité, maritime, caution, aviation, accidents et maladie, et crédit. Le bureau principal de la société est situé au Connecticut, aux États-Unis, et son agence principale au Canada sera située à Toronto, en Ontario.

Le 11 octobre 2014

XL SPECIALTY INSURANCE COMPANY

[41-4-o]

PROPOSED REGULATIONS

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table of Contents

Table des matières

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Transport, Dept. of		Transports, min. des	
Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 and the Designated Provisions Regulations (Air Cargo).....	2774	Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne et le Règlement sur les textes désignés (fret aérien).....	2774

Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 and the Designated Provisions Regulations (Air Cargo)

Statutory authority

Aeronautics Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Screening cargo is important to ensure that aircraft, their passengers and their crews are safe from terrorist attacks. Active screening of all air cargo by air carriers to detect improvised explosive devices is slow and impractical and would result in bottlenecks, delays, additional costs and uncertainty for shippers, freight forwarders, air carriers, manufacturers and consumers. Shippers need to be given the authority to screen their own goods. In order to do so, there must be a regulatory framework in place to establish, maintain and enforce a security program that international partners will recognize.

Description: The proposed *Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 and the Designated Provisions Regulations (Air Cargo)* [the proposed amendments] would outline the rules of a voluntary program for shippers (known consignors) and third-party service providers such as truckers, warehouse operators, and freight forwarders (certified agents) who wish to screen, transport or store secure air cargo intended to be flown on passenger flights. This program is voluntary in the sense that the requirements would apply only to those shippers and third-party service providers who choose to participate. The proposed Regulations would apply to them once they decided to participate.

Cost-benefit statement: The proposed amendments would significantly reduce potential delays and costs associated with shipping air cargo on passenger aircraft under Canada's Air Cargo Security Program. Delay reductions associated with the known consignor provisions are estimated to be worth \$60 million over 10 years. Known consignors would benefit from more reliable cargo securing options, while other shippers would benefit from the reduced systemic burden on air carriers and other members of the Air Cargo Security Program's screening capacities. Avoided and reduced screening fees for known consignors and other shippers could reach \$223 million. Costs of \$17.5 million would be incurred by Transport Canada and other Government agencies for inspector training, incremental inspections, processing and approving known consignor and certified agent applications, as well as other known consignor

Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne et le Règlement sur les textes désignés (fret aérien)

Fondement législatif

Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : Il est important de contrôler le fret aérien afin de mettre les aéronefs, les passagers et les équipages à l'abri d'attentats terroristes. Le contrôle actif de l'intégralité du fret aérien par les transporteurs aériens pour détecter la présence d'engins explosifs improvisés est un processus lent et peu pratique, car il entraînerait des engorgements, des retards, des coûts additionnels et de l'incertitude chez les expéditeurs, les transitaires, les transporteurs aériens, les fabricants et les consommateurs. Les expéditeurs doivent pouvoir contrôler leurs propres marchandises. Pour cela, il faut mettre en place un cadre réglementaire pour établir, maintenir et appliquer un programme de sûreté que les partenaires internationaux reconnaîtront.

Description : Le *Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne et le Règlement sur les textes désignés (fret aérien)* proposés (les modifications proposées) décriraient les règles d'un programme volontaire pour les expéditeurs (chargeurs connus) et pour les tiers fournisseurs de services tels que les camionneurs, les exploitants d'entrepôt et les transitaires (agents certifiés) qui souhaitent contrôler, transporter ou entreposer du fret aérien sécurisé qui sera chargé à bord de vols passagers. Ce programme est facultatif, en ce sens que les exigences ne visent que les expéditeurs et les tiers fournisseurs de services qui veulent participer. Le règlement proposé s'applique à eux après qu'ils ont décidé de participer.

Énoncé des coûts et avantages : Les modifications proposées réduiraient considérablement les retards potentiels et les coûts associés au transport du fret aérien à bord d'avions de passagers dans le cadre du Programme de sûreté du fret aérien du Canada. Selon les estimations, la réduction des retards associés aux dispositions relatives au chargeur connu aurait une valeur de 60 millions de dollars sur une période de 10 ans. Les chargeurs connus bénéficieraient d'options plus fiables d'assujettissement de la cargaison, tandis que d'autres expéditeurs bénéficieraient d'une réduction du fardeau systémique imposé aux transporteurs aériens et à d'autres membres ayant les capacités de contrôle prévues dans le Programme de sûreté du fret aérien. Le montant des frais de contrôle évités ou réduits pour les chargeurs connus et les autres expéditeurs pourrait aller jusqu'à 223 millions de dollars. Des coûts s'élevant à 17,5 millions de dollars seraient

implementation and administration activities. Given the voluntary nature of the program, it is assumed that all known consignor and certified agent participation costs (e.g. improved fencing, locks and employee security clearances) would be offset by the benefits of participation (avoided screening fees and delays, and the ability to handle secure cargo for certified agents), resulting in a net savings for each known consignor and certified agent.

Transport Canada estimates that the proposed amendments would result in a net benefit to Canadians of \$202 million over 10 years.

“One-for-One” Rule and small business lens: The proposed amendments would only result in administrative costs for those businesses that voluntarily participate in the air cargo supply chain as known consignors. However, given that shippers would still have the option of shipping by air without participating as known consignors (and without incurring administrative costs), administrative costs associated with voluntary participation are not considered an administrative burden for the purposes of the “One-for-One” Rule. In any case, Transport Canada has sought to minimize these administrative costs to those necessary to maintain the integrity of the air cargo supply chain.

The proposed amendments would provide all businesses, including small businesses, with the opportunity to screen their own cargo, reducing shipment delays and the need for third-party screening charges. By reducing the systemic burden on air carrier and regulated agent screening capacities, the proposed amendments would also reduce delays and shipping charges for those small businesses for which full participation does not make sense.

Domestic and international coordination and cooperation: The proposed amendments would allow Transport Canada to further the promotion and pursuit of international cooperation, collaboration, sharing of best practices, and the negotiation of mutual recognition arrangements between key trading partners in order to have the best possible Air Cargo Security Program and supporting regulatory framework.

Because of Canada’s unique geography and industry profile, creating identical programs to those of our international partners is not feasible. However, Transport Canada has consulted with the United Kingdom, the United States and Australia, and feedback on this proposal has been favourable. Transport Canada endeavours to create a Canadian program, supported by regulations, by adopting the best practices of Canada’s international partners.

assumés par Transports Canada et d’autres organismes gouvernementaux pour la formation des inspecteurs, les inspections additionnelles, le traitement et l’approbation de demandes des chargeurs connus et des agents certifiés, ainsi que les autres coûts de mise en œuvre et d’administration des chargeurs connus. Étant donné la nature volontaire du programme, on suppose que tous les coûts de participation des chargeurs connus et des agents certifiés (par exemple l’amélioration des clôtures, des verrous et des habilitations de sécurité des employés) seraient compensés par les avantages de la participation (absence de frais et de retards de contrôle et capacité, pour les agents certifiés, de traiter des marchandises sécurisées), ce qui donnerait lieu à des économies nettes pour chaque chargeur connu et agent certifié.

Transports Canada estime que les modifications proposées représenteraient un avantage net de 202 millions de dollars pour les Canadiens sur une période de 10 ans.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : Les modifications proposées n’entraîneraient des coûts administratifs que pour les entreprises qui participent volontairement à la chaîne d’approvisionnement du fret aérien à titre de chargeurs connus. Toutefois, étant donné que les expéditeurs auraient tout de même l’option d’expédier par avion sans participer à titre de chargeurs connus (et sans engager de coûts administratifs), les coûts administratifs associés à la participation facultative ne sont pas considérés comme un fardeau administratif pour les besoins de la règle du « un pour un ». Dans tous les cas, Transports Canada a tenté de minimiser ces coûts administratifs pour les limiter aux coûts nécessaires pour maintenir l’intégrité de la chaîne d’approvisionnement du fret aérien.

Les modifications proposées donneraient à toutes les entreprises, dont les petites, la possibilité de contrôler leur propre fret, ce qui réduirait la nécessité d’engager des frais de contrôle par des tiers et les retards d’expédition. En réduisant le fardeau systémique imposé aux capacités de contrôle des transporteurs aériens et des agents habilités, les modifications proposées réduiraient également les retards et les frais d’expédition au sein des petites entreprises pour qui la participation complète n’a aucun sens.

Coordination et coopération à l’échelle nationale et internationale : Les modifications proposées permettraient à Transports Canada de favoriser la promotion et la poursuite de la coopération et de la collaboration internationales, l’échange des meilleures pratiques et la négociation d’ententes de reconnaissance mutuelle entre les partenaires commerciaux clés. Le but poursuivi est de mettre en place le meilleur Programme de sûreté du fret aérien qui soit et un cadre de réglementation permettant de l’appuyer.

En raison du profil géographique et industriel particulier du Canada, il est impossible de créer des programmes identiques à ceux de nos partenaires internationaux. Cependant, Transports Canada a consulté des représentants du Royaume-Uni, des États-Unis et de l’Australie, et les commentaires recueillis à l’endroit de cette proposition ont été favorables. Transports Canada s’efforce de créer un programme canadien inspiré des pratiques exemplaires des partenaires internationaux du pays et basé sur la réglementation.

Background

Civil aviation remains a favoured target of terrorist attacks. Airports, aircraft and passengers offer the kind of high-profile targets that terrorists seek, and damage to a nation’s civil aviation sector can cripple a nation’s economy and sense of security. The events of October 29, 2010, when explosive devices were found in air cargo

Contexte

L’aviation civile demeure une des cibles privilégiées des attaques terroristes. Les aéroports, les aéronefs et les passagers constituent le genre de cibles très en vue que cherchent les terroristes. Ainsi, les dommages au secteur de l’aviation civile d’une nation peuvent paralyser l’économie et détruire le sentiment de sûreté de cette dernière.

packages bound for the United States from Yemen, underscored the importance of continuously enhancing air cargo security regimes, echoing domestic and international recommendations and commitments, including

- The Final Report of the Commission of Inquiry into the Investigation of the Bombing of Air India Flight 182 (2010);¹ and
- The *Canadian Air Transport Security Authority Act* Review (2006).²

Budget 2010 provided funding of \$95.7 million to enhance air cargo security in Canada. Phase one has been completed, including putting in place security measures made under the *Aeronautics Act*³ to introduce requirements for air carriers and other members of the Air Cargo Security Program. These measures addressed security gaps and brought Canada in-line with its key trading partners.

Air cargo shipments at Canadian airports total \$100 billion annually. Over 400 million kilograms of cargo are moved on passenger aircraft. Eighty percent of all air cargo departing Canadian airports is destined for international destinations (non-United States). The International Civil Aviation Organization, the Universal Postal Union and the World Customs Organization all have standards in place for the security of all cargo and mail placed aboard an aircraft. Canada's key trading partners, including the United States and the European Union, require all cargo destined for their airports to be secure. This highlights the importance of keeping cargo moving efficiently across borders. Inconsistency with international standards could put Canadian trade at risk.

Alignment of Canada's Air Cargo Security Program with those in other jurisdictions, especially the United States and the United Kingdom, has been a consistent priority throughout the development of the program. On May 31, 2012, the Government of Canada announced the Canada-United States Action Plan on Perimeter Security and Economic Competitiveness, under which Canada and the United States agreed to mutual recognition with respect to their air cargo security programs. This means that cargo shipped on passenger aircraft need only be screened once at the point of origin and not in the other country, thereby reducing delays and economic costs associated with screening the cargo twice.

In Canada, approximately half of all cargo that is transported by air travels on passenger flights. The security measures made under the *Aeronautics Act* establish the standard and means by which cargo must be secured.

Les événements du 29 octobre 2010, soit la découverte d'engins explosifs dans des bagages du fret aérien transporté du Yémen aux États-Unis, ont souligné l'importance de l'amélioration constante des régimes de sûreté du fret aérien, ce qui fait écho aux recommandations et aux engagements nationaux et internationaux, dont les suivants :

- Le Rapport final de la Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India (2010)¹;
- L'examen de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* (2006)².

Le budget de 2010 prévoyait un financement de 95,7 millions de dollars pour améliorer la sûreté du fret aérien au Canada. La phase 1 est terminée. Elle visait entre autres à mettre en place les mesures de sûreté créées en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*³ pour introduire des exigences pour les transporteurs aériens et pour les autres membres du Programme de sûreté du fret aérien. Ces mesures comblent des lacunes en matière de sûreté et permettent au Canada d'adopter une ligne de conduite conforme à celle de ses principaux partenaires commerciaux.

La valeur des expéditions de fret aérien aux aéroports canadiens s'élève à 100 milliards de dollars par année. Plus de 400 millions de kilogrammes de fret sont transportés à bord d'avions de passagers. Les 80 % de l'ensemble du fret aérien quittant les aéroports canadiens sont acheminés vers des destinations internationales (autres que les États-Unis). L'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Union postale universelle et l'Organisation mondiale des douanes ont toutes instauré des normes pour la sûreté de l'ensemble du fret et du courrier placés à bord d'un aéronef. Les principaux partenaires commerciaux du Canada, dont les États-Unis et l'Union européenne, exigent que tout le fret destiné à leurs aéroports soit sécurisé. Cela met en évidence l'importance du transport efficace du fret de part et d'autre des frontières. La non-conformité aux normes internationales compromettrait le commerce canadien.

L'harmonisation du Programme de sûreté du fret aérien du Canada avec ceux d'autres pays, surtout les États-Unis et le Royaume-Uni, a été une des priorités constantes au cours de l'élaboration du programme. Le 31 mai 2012, le gouvernement du Canada annonçait l'adoption du Plan d'action Canada-États-Unis sur la sécurité du périmètre et la compétitivité économique, document dans le cadre duquel le Canada et les États-Unis acceptent de reconnaître mutuellement leurs programmes de sûreté du fret aérien. Cela signifie que le fret expédié à bord d'avions de passagers ne doit être contrôlé qu'une fois au point d'origine et non dans l'autre pays, réduisant ainsi les retards et les coûts économiques associés au double contrôle du fret.

Au Canada, environ la moitié de tout le fret transporté par avion est acheminé sur des vols passagers. Les mesures de sûreté créées en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* établissent la norme et les moyens par lesquels le fret doit être sécurisé.

¹ *Commission of Inquiry into the Investigation of the Bombing of Air India Flight 182*, Final report, pages 410–413, 2010.

² Transport Canada, *Flight Plan — Managing the Risks in Aviation Security*, Review of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*: Report of the Advisory Panel, 2006.

³ The security measures made under the *Aeronautics Act* are security-sensitive: the actual measures are not public documents and are given, on a need-to-know basis, to stakeholders responsible for using them.

¹ *Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India*, rapport final, pages 410 à 413, 2010.

² Transports Canada, *Plan de vol — gérer les risques de la sûreté du transport aérien*, examen de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* (ACSTA) : rapport du comité consultatif, 2006.

³ En vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, ces mesures sont un document délicat du point de vue de la sûreté : les mesures réelles ne constituent pas des documents publics et sont remises, selon le principe d'accès sélectif, aux intervenants responsables de les utiliser.

Issues

Enhanced screening requirements will soon be introduced in Canada. In the absence of an internationally equivalent program to enable cargo screening throughout the air cargo supply chain and maintain the security of that cargo until it is delivered to a passenger aircraft, air carriers and approved members of the program would be required to actively screen all air cargo. Active air carrier screening of all air cargo is slow and impractical and would result in bottlenecks, delays, additional costs and uncertainty for shippers, freight forwarders, air carriers, manufacturers and consumers. Shippers need to be given the authority to screen their own goods. In order to do so, there must be a regulatory framework and program in place for the maintenance and enforcement of air cargo security that international partners will recognize.

Objectives

The Government of Canada is committed to maintaining a secure and efficient air cargo system. The expected outcomes of the proposed amendments are the secure, timely and efficient domestic and international movement of air cargo. There would be decreased reliance on in-airport screening, allowing for an efficient flow of goods.

The objectives of the proposed amendments are to

- Replace the current registered shipper program with a more robust known consignor program, in order to address security gaps in the secure supply chain;
- Provide a flexible option to help shippers cope with enhanced screening requirements coming into effect in 2015 by allowing for security screening to take place where it is most convenient in the supply chain, based on their business model;
- Maintain Canadian shippers' economic competitiveness in terms of access to international markets, in conjunction with new in-bound screening requirements expected from our international partners in 2015; and
- Align regulations with those emerging among major trading partners and international associations.

Description

Pursuant to sections 4.71 and 4.9 of the *Aeronautics Act*, the proposed amendments would outline the rules for those who wish to screen, transport or store secure air cargo in the secure supply chain, including shippers/consignors, third-party service providers (i.e. truckers, warehouse operators) and freight forwarders.

The proposed amendments would allow for the creation of new categories of participants at the program level and would put in place requirements on how cargo tendered by such parties must be transported and stored in the secure supply chain. The current registered shipper would be replaced with two categories of participants: known consignors, who would be subject to the proposed amendments, and account consignors, who are not covered by these amendments.⁴ Third-party service providers, such as truckers, warehouse operators and freight forwarders, would also be

⁴ Registered shippers who wish to remain registered in the program, particularly those who ship goods on passenger flights to the United States, should contact the Air Cargo Security Support Centre toll-free at 1-866-375-7342 or by email at aircargo-fretaerien@tc.gc.ca.

Enjeux

Des mesures de contrôles améliorées seront bientôt introduites au Canada. En l'absence d'un programme international équivalent permettant de contrôler le fret d'un bout à l'autre de la chaîne d'approvisionnement du fret aérien et de maintenir la sûreté de ce fret jusqu'à sa livraison sur un avion de passagers, les transporteurs aériens et les membres approuvés du programme seraient appelés à contrôler activement tout le fret aérien. Le contrôle actif de tout le fret aérien par les transporteurs aériens est lent et peu pratique et il entraînerait des engorgements, des retards, des coûts additionnels et de l'incertitude chez les expéditeurs, les transitaires, les transporteurs aériens, les fabricants et les consommateurs. Les expéditeurs doivent pouvoir contrôler leurs propres marchandises. Pour cela, il faut mettre en place un cadre réglementaire et un programme pour maintenir et appliquer la sûreté du fret aérien que les partenaires internationaux reconnaîtront.

Objectifs

Le gouvernement du Canada s'engage à maintenir un système de fret aérien sécurisé et efficace. Les résultats souhaités des modifications proposées sont un mouvement sécuritaire, rapide et efficace du fret aérien à l'échelle nationale et internationale. La dépendance à l'endroit du contrôle effectué à l'aéroport serait réduite, ce qui permettrait un flux efficace des marchandises.

Voici les objectifs des modifications proposées :

- Remplacer l'actuel programme des expéditeurs enregistrés par un programme de chargeurs connus plus efficace afin de combler les lacunes de sûreté dans la chaîne d'approvisionnement sécurisée;
- Offrir une option souple pour aider les expéditeurs à satisfaire entièrement aux exigences en matière de contrôle entrant en vigueur en 2015, et ce, en permettant que le contrôle de sûreté se fasse à l'endroit le plus pratique de la chaîne d'approvisionnement, conformément à leur modèle d'activités;
- Maintenir la compétitivité économique des expéditeurs canadiens sur le plan de l'accès aux marchés internationaux, et ce, en conjonction avec les exigences en matière de contrôle du fret entrant que nos partenaires internationaux doivent adopter en 2015;
- Harmoniser les règlements avec ceux que les grands partenaires commerciaux et les associations internationales sont en train d'adopter.

Description

Les modifications proposées en vertu des articles 4.71 et 4.9 de la *Loi sur l'aéronautique* décriraient les règles applicables aux intervenants qui souhaitent contrôler, transporter ou entreposer du fret aérien sécurisé dans la chaîne d'approvisionnement sécurisée, ce qui comprend les expéditeurs/consignateurs, les tiers fournisseurs de services (c'est-à-dire les camionneurs, les exploitants d'entrepôt) et les transitaires.

Les modifications proposées permettront la création de nouvelles catégories de participants au sein du programme et mettraient en place des exigences relatives à la façon dont le fret présenté par ces parties doit être transporté et entreposé dans la chaîne d'approvisionnement sécurisée. L'actuel expéditeur enregistré serait remplacé par deux catégories de participants, soit les chargeurs connus, qui seraient assujettis aux modifications proposées, et les clients en compte, qui ne sont pas visés par ces modifications⁴. Les tiers fournisseurs de services tels que les camionneurs,

⁴ Les expéditeurs enregistrés souhaitant demeurer inscrits au programme, particulièrement ceux qui expédient des marchandises sur des vols passagers à destination des États-Unis, devraient communiquer avec le Centre de soutien du Programme de sûreté du fret aérien, sans frais au 1-866-375-7342, ou par courriel, à l'adresse suivante : aircargo-fretaerien@tc.gc.ca.

covered by the proposed amendments and would be required to register with the program to be authorized to handle secure cargo as certified agents.

Since participation in the Air Cargo Security Program would be voluntary, shippers would not need to become part of the secure supply chain to continue to have goods shipped by air. Cargo originating from an unknown shipper (i.e. a shipper who is neither a known consignor nor an account consignor) would need to be screened by a member of the Air Cargo Security Program or an air carrier and could travel domestically and internationally on passenger flights.

Known consignors

The current Air Cargo Security Program does not allow shippers to screen and secure their own goods that are intended to be transported by air. The proposed amendments would allow persons (the consignors or originators of the goods) to become known consignors at the program level and to screen and tender their own goods as secure cargo to either members of the Air Cargo Security Program or directly to air carriers.⁵

The proposed amendments would cover the following areas in relation to known consignors:

1. Facility security (i.e. physical security requirements such as access control);
2. Personnel security (i.e. background checks and screening requirements for personnel responsible for air cargo);
3. Chain of custody (i.e. the storing and transporting of secure air cargo);
4. Training (i.e. requirements based on job functions);
5. Screening; and
6. Record keeping (i.e. the information required to accompany secure air cargo, training records, background checks).

Air cargo screened by a known consignor would have to be identified as secure. Certain information would therefore have to accompany the cargo, either electronically or as an attached cargo security form.

It would be an offence for a known consignor to tender secure air cargo unless the cargo was packaged, stored and transported in accordance with the proposed regulations and maintained in a secure manner. In addition, known consignors would be required to ensure only authorized cargo representatives have access to air cargo. An authorized cargo representative would be an employee of the known consignor, be trained to perform his or her duties, and possess a security clearance or have undergone a background check that demonstrates he or she does not pose a risk to aviation security. The known consignor would also be required to designate a cargo security coordinator who is responsible for coordinating and overseeing compliance with the regulatory requirements that apply to the known consignor and for acting as the principle contact between the known consignor and the Minister of Transport with respect to aviation security matters.

Certified agents

Currently, third-party service providers are regulated as agents of the air carrier or member of the Air Cargo Security Program to

les exploitants d'entrepôt et les transitaires seraient également visés par les modifications proposées et seraient tenus de s'inscrire au programme pour avoir l'autorisation de manutentionner le fret sécurisé à titre d'agents habilités.

Puisque la participation au Programme de sûreté du fret aérien serait facultative, les expéditeurs n'auraient pas à participer à la chaîne d'approvisionnement sécurisée pour continuer de faire expédier les marchandises par avion. Le fret provenant d'un expéditeur inconnu (c'est-à-dire qui n'est ni un chargeur connu ni un client en compte) devrait être contrôlé par un membre du Programme de sûreté du fret aérien ou par un transporteur aérien, et pourrait ensuite être chargé à bord de vols passagers nationaux ou internationaux.

Chargeurs connus

L'actuel Programme de sûreté du fret aérien ne permet pas aux expéditeurs de contrôler et de sécuriser leurs propres marchandises devant être transportées par avion. Les modifications proposées permettraient à des personnes (l'expéditeur ou le créateur des biens) de devenir des chargeurs connus au sein du programme et de contrôler et de présenter leurs propres marchandises comme fret sécurisé aux membres du Programme de sûreté du fret aérien ou directement aux transporteurs aériens⁵.

Les modifications proposées viseraient les éléments suivants, dans le cas des chargeurs connus :

1. Sûreté de l'installation (c'est-à-dire les exigences en matière de sûreté physique, comme le contrôle d'accès);
2. Sûreté du personnel (c'est-à-dire les vérifications des antécédents et les exigences en matière de présélection applicables au personnel responsable du fret aérien);
3. Chaîne de la garde (c'est-à-dire l'entreposage et le transport du fret aérien sécurisé);
4. Formation (c'est-à-dire les exigences fondées sur les fonctions de l'emploi);
5. Contrôle;
6. Tenue des documents (c'est-à-dire l'information devant accompagner le fret aérien sécurisé, les dossiers de formation, la vérification des antécédents).

Le fret aérien contrôlé par le chargeur connu devrait être identifié comme étant sécurisé. Pour cela, il faut que certains renseignements accompagnent le fret, soit grâce à un lien électronique ou à une pièce jointe au formulaire de sûreté du fret.

Serait coupable d'infraction tout chargeur connu qui présente du fret aérien sécurisé qui n'a pas été emballé, entreposé et transporté conformément à la réglementation proposée et gardé de façon sécuritaire. En outre, les chargeurs connus seraient tenus de veiller à ce que seuls les représentants du fret autorisés aient accès au fret aérien. Un représentant du fret autorisé serait un employé d'un chargeur connu, qui a été formé pour exécuter les tâches qui lui sont confiées et qui possède une habilitation de sécurité ou a fait l'objet d'une vérification des antécédents démontrant qu'il ne représente pas un risque pour la sûreté aérienne. Le chargeur connu serait également tenu de désigner un coordonnateur de la sûreté du fret chargé de coordonner et de surveiller la conformité aux exigences réglementaires applicables au chargeur connu et d'agir à titre de personne-ressource principale entre le chargeur connu et la ministre des Transports, pour tout ce qui concerne les questions de sûreté aérienne.

Agents certifiés

Actuellement, les tiers fournisseurs de services sont réglementés à titre d'agents du transporteur aérien ou du membre du Programme

⁵ See section 671 of the proposed amendments.

⁵ Consulter l'article 671 des modifications proposées.

whom they provide services. The proposed amendments would require that entities such as cargo operators, warehouse operators and trucking companies, who will be known as certified agents at the program level, be certified to transport or store secure cargo in the secure supply chain.⁶

The proposed amendments would cover the following areas in relation to certified agents:

1. Facility security (i.e. physical security requirements such as access control);
2. Personnel security (i.e. background checks and screening requirements for personnel responsible for air cargo);
3. Chain of custody (i.e. the handling and transporting of secure air cargo);
4. Training (i.e. requirements based on job functions);
5. Verification screening (the certified agent will be required to screen in order to verify that the cargo was screened by a known consignor, that access was restricted and that the cargo was not tampered with); and
6. Record keeping (i.e. the information required to accompany secure air cargo, training records, background checks).

The certified agent would be required to add certain data to the information that accompanies secure cargo (i.e. the cargo security form).

Certified agents would be required to ensure that only authorized cargo representatives have access to air cargo. An authorized cargo representative would be an employee of the certified agent, be trained to perform his or her duties and possess a security clearance or have undergone a background check that establishes that the person does not pose a risk to aviation security. The certified agent would also be required to designate a cargo security coordinator who would be responsible for coordinating and overseeing compliance with the regulatory requirements that apply to the certified agent and for acting as the principle contact between the certified agent and the Minister of Transport with respect to aviation security matters.

In the following illustration, the first two layers depict the program that is currently in place, namely that cargo can be screened/secured by the air carrier or regulated agent (approved participant). The proposed amendments would allow for the third layer to become possible, with the screening occurring at the shipper (known consignor) level. Any screened/secure cargo (see solid green boxes) would need to be handled securely by the air carrier, regulated agent, known consignor or certified agent.

de sûreté du fret aérien à qui ils offrent des services. Les modifications proposées exigent que des entités telles que les compagnies de manutention du fret et de camionnage et les exploitants d'entrepôts, qui seront des agents certifiés au sein du programme, soient certifiées pour transporter ou entreposer du fret sécurisé dans la chaîne d'approvisionnement sécurisée⁶.

Les modifications proposées viseraient les éléments suivants, dans le cas des agents certifiés :

1. Sûreté de l'installation (c'est-à-dire les exigences en matière de sûreté physique, comme le contrôle d'accès);
2. Sûreté du personnel (c'est-à-dire les vérifications des antécédents et les exigences en matière de présélection applicables au personnel responsable du fret aérien);
3. Chaîne de la garde (c'est-à-dire la manutention et le transport du fret aérien sécurisé);
4. Formation (c'est-à-dire les exigences fondées sur les fonctions de l'emploi);
5. Contrôle de vérification (l'agent certifié devra contrôler le fret afin de vérifier si celui-ci a été contrôlé par un chargeur connu, si l'accès a été restreint et si le fret n'a pas été altéré);
6. Tenue des documents (c'est-à-dire l'information devant accompagner le fret aérien sécurisé, les dossiers de formation, les vérifications des antécédents).

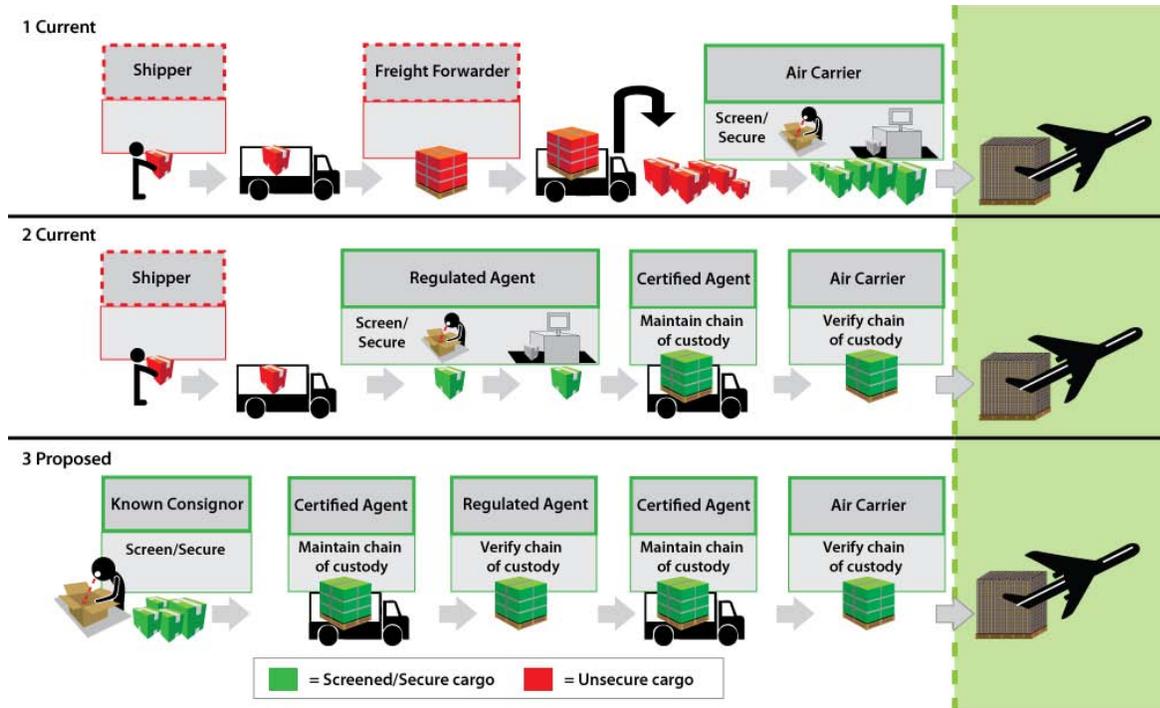
L'agent certifié serait tenu d'ajouter certaines données à l'information qui accompagne le fret sécurisé (c'est-à-dire le formulaire de sûreté du fret).

Les agents certifiés devraient s'assurer que seuls les représentants autorisés du fret auront accès au fret aérien. Un représentant du fret autorisé serait alors un employé de l'agent certifié, serait formé pour exécuter ses tâches et posséderait une habilitation de sécurité ou aurait fait l'objet d'une vérification des antécédents établissant qu'il ne représente pas un risque pour la sûreté aérienne. L'agent certifié serait également tenu de désigner un coordonnateur de la sûreté du fret qui serait chargé de coordonner et de surveiller la conformité aux exigences réglementaires applicables à l'agent certifié et d'agir à titre de personne-ressource principale entre l'agent certifié et la ministre des Transports, en ce qui concerne les questions de sûreté aérienne.

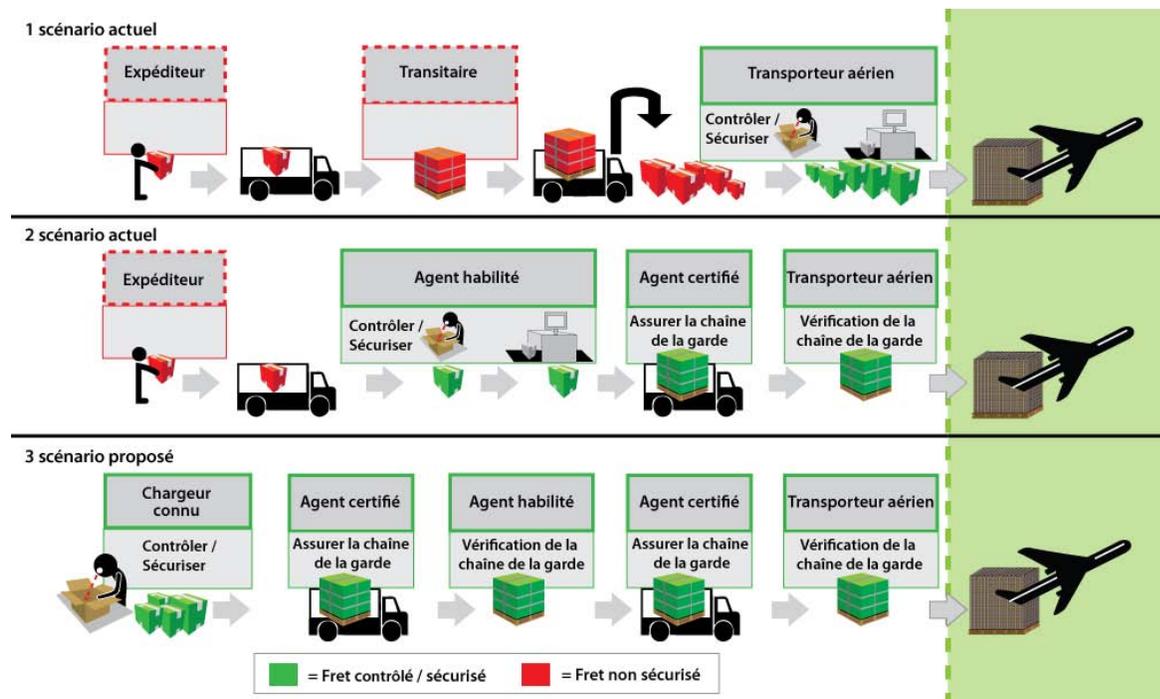
Dans l'illustration qui suit, les deux premiers niveaux montrent le programme qui est actuellement en place, notamment que le fret peut être contrôlé/sécurisé par le transporteur aérien ou l'agent habilité (participant approuvé). Les modifications proposées permettent de concrétiser la troisième couche, c'est-à-dire que le contrôle est fait par l'expéditeur (chargeur connu). Tout fret contrôlé/sécurisé (voir boîtes solides en vert) devra être manutentionné en toute sécurité par le transporteur aérien, l'agent habilité, le chargeur connu ou un agent certifié.

⁶ See section 670 of the proposed amendments.

⁶ Consulter l'article 670 des modifications proposées.



In the illustration above, the first scenario shows cargo that arrives at the air carrier in a state where the security of the cargo could not be verified. In this situation, the air carrier will screen the cargo before placing it on an aircraft. The second scenario shows that the regulated agent received cargo from a shipper that had not screened and secured the cargo, so the cargo could not be verified as secure. In this case, the regulated agent decided to screen and secure the cargo before forwarding it to the air carrier. On receipt of this cargo, the air carrier verifies the chain of custody and, if satisfied, places the cargo on the aircraft. If not satisfied, the air carrier re-screens the cargo as depicted in scenario 1. The third scenario shows the proposed amendments allowing the known consignor to screen and secure the cargo at the source before handing it over to the certified or regulated agent. On receipt of this cargo, the regulated agent would verify the chain of custody and, if satisfied, would forward the cargo to the air carrier. The air carrier would also verify the chain of custody before placing the cargo on the aircraft. At any step in the supply chain, if the chain of custody could not be verified, the cargo would have to be screened and secured before the air carrier would place it on an aircraft.



Dans l'illustration qui précède, le premier scénario montre le fret qui arrive chez le transporteur aérien dans un état qui ne permet pas d'en vérifier la sûreté. Dans cette situation, le transporteur aérien contrôle le fret avant de le mettre dans un avion. Le deuxième scénario montre que l'agent habilité a reçu le fret d'un expéditeur qui ne l'a ni contrôlé ni sécurisé, de sorte que le fret n'a pu être vérifié comme étant sécurisé. Dans ce cas, l'agent habilité a décidé de contrôler et de sécuriser le fret avant de l'acheminer au transporteur aérien. À la réception de ce fret, le transporteur aérien vérifie la chaîne de la garde et, s'il est satisfait, embarque le fret. S'il n'est pas satisfait, le transporteur aérien contrôle de nouveau le fret comme illustré dans le premier scénario. Le troisième scénario montre les modifications proposées permettant au chargeur connu de contrôler et sécuriser le fret à la source avant de le remettre à l'agent certifié ou à l'agent habilité. À la réception de ce fret, l'agent habilité vérifierait la chaîne de la garde et, s'il était satisfait, achèverait le fret au transporteur aérien. Le transporteur aérien vérifierait également la chaîne de la garde avant d'embarquer le fret dans l'avion. À toute étape de la chaîne d'approvisionnement, si la chaîne de la garde ne peut être vérifiée, le fret doit être contrôlé et sécurisé avant d'être embarqué dans un avion par le transporteur aérien.

Regulatory and non-regulatory options considered

In 2009, a number of options as to how Canada's air cargo regime might look were developed and reviewed, reflecting highly diverse approaches to screening and secure supply chain management. These ranged from complete responsibility on the part of industry for virtually all aspects of air cargo security to complete government-managed security on-site at airports, comparable to that provided by the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) for passenger and baggage screening.

Due, in part, to the recommendations of the Standing Senate Committee on National Security and Defence and the findings of the Final Report of the Commission of Inquiry into the Investigation of the Bombing of Air India Flight 182, which emphasize the need for regulations specific to air cargo security as well as the need to have the legal certainty of a Canadian regulatory framework in place for international trading partners, non-regulatory options were given limited consideration. It is crucial that all participants in the air cargo industry be held to the same standard, which cannot be accomplished through non-regulatory options. Air carriers and freight forwarders are already subject to the requirements of the security measures made under the *Aeronautics Act* regarding the screening and handling of secure air cargo, which is the baseline scenario of this proposal. The secure supply chain cannot be enhanced or remain secure if similar requirements are not imposed for all participants. A regulated regime would ensure that all entities handling air cargo would face comparable requirements, together with meaningful oversight and enforcement. Furthermore, in order for Canada to be aligned with its international trading partners, an air cargo security program, supported by a regulatory framework, must be in place.

Industry participant accreditation regime

Accreditation regimes in the United Kingdom, Australia and the United States were assessed and individual elements were considered for inclusion in a regime proposed for Canada.

Similar to the current proposed Regulations, the accreditation regime option involved a scheme wherein participants applied to the voluntary regime and were validated by independent accreditors, with the entire program being overseen by Transport Canada, although at arm's length.

Two options were proposed: one that involved full regulation and another that involved a combination of regulatory and non-regulatory options.

Option 1: An enhanced air cargo security regime, with direct Government certification of all screeners except for shippers. Shippers would be accredited by freight forwarders and cargo screening facilities, with an accreditation regime to govern shippers and third-party service providers seeking to become participants in the secure supply chain.

Option 2: An enhanced air cargo security regime, with a focus on a comprehensive cargo screening agenda that would see direct Government certification of anyone screening cargo to make it secure (consignors, freight forwarders, independent cargo screening facilities, etc.) and an accreditation regime for third-party service providers seeking to become participants in the secure supply chain.

Options réglementaires et non réglementaires envisagées

En 2009, de nombreuses options relatives à la modification du régime du fret aérien du Canada ont été élaborées et examinées, et reflétaient des approches très diversifiées du contrôle et de la gestion de la chaîne d'approvisionnement sécurisée. Ces approches allaient de l'octroi de la responsabilité complète de presque tous les aspects de la sûreté du fret aérien à l'industrie à la gestion complète de la sûreté par le gouvernement dans les aéroports. Cela se compare au travail qu'effectue l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) dans le cadre du contrôle des passagers et des bagages.

En raison notamment des recommandations du Comité sénatorial permanent sur la sécurité nationale et la défense et des constatations du Rapport final de la Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India, qui mettent l'accent sur la nécessité de prendre des règlements propres à la sûreté du fret aérien ainsi que la nécessité d'avoir la sécurité juridique d'un cadre réglementaire en place pour nos partenaires commerciaux internationaux, on a accordé une attention limitée aux options non réglementaires. Il est primordial que tous les participants de l'industrie du fret aérien respectent la même norme, ce qui ne peut se faire au moyen d'options non réglementaires. Les transporteurs aériens et les transitaires sont déjà assujettis aux exigences des mesures de sûreté créées sous la *Loi sur l'aéronautique* relatives au contrôle et à la manutention du fret aérien sécurisé, ce qui constitue le scénario de base de cette proposition. La chaîne d'approvisionnement sécurisée ne peut être améliorée ni demeurer sécurisée si des exigences semblables ne sont pas imposées à tous les participants. Un régime réglementé garantirait que toutes les entités manipulant le fret aérien respecteraient des exigences comparables et feraient l'objet d'une surveillance et d'une application rigoureuse. En outre, afin que le Canada soit au diapason de ses partenaires commerciaux internationaux, un programme de sûreté du fret aérien et un cadre de réglementation capable de l'appuyer doivent être mis en place.

Régime d'accréditation des participants de l'industrie

Les régimes d'accréditation appliqués au Royaume-Uni, en Australie et aux États-Unis ont été évalués, et certains éléments ont été considérés en prévision d'une intégration dans un régime proposé pour le Canada.

Comme le règlement proposé à l'heure actuelle, l'option de régime d'accréditation comportait une formule dans laquelle les participants font une demande de participation au régime volontaire et sont accrédités par des organismes d'accréditation indépendants. Le programme complet est supervisé par Transports Canada, mais selon le principe d'autonomie.

Deux options ont été proposées : une qui préconisait une réglementation complète et une autre qui prévoyait une combinaison d'options réglementaires et non réglementaires.

Option 1 : Un régime de sûreté du fret aérien amélioré, qui prévoit la certification directe de tous les contrôleurs, sauf les expéditeurs, par le gouvernement. Les expéditeurs seraient agréés par les transitaires et les installations de contrôle du fret, dans le cadre d'un régime qui réglementerait les expéditeurs et les tiers fournisseurs de services souhaitant devenir des participants à la chaîne d'approvisionnement sécurisée.

Option 2 : Un régime de sûreté du fret aérien amélioré axé sur un programme de contrôle complet du fret qui mènerait à la certification directe, par le gouvernement, de tout intervenant contrôlant le fret pour le rendre sécuritaire (consignateurs, transitaires, installations de contrôle du fret indépendantes, etc.) et un régime d'accréditation pour les tiers fournisseurs de services souhaitant devenir des participants à la chaîne d'approvisionnement sécurisée.

Both options required that cargo — once screened — would be stored and transported in a manner that would prevent unauthorized access until it was placed on an aircraft. Both options also featured at least some degree of continuing regulation and related compliance provisions and were considerably more substantial and comprehensive than the status quo in that they provided for the establishment of a new regulatory regime governing screening and supply chain security and related oversight.

However, an accreditation regime also carries with it some disadvantages. It is burdensome to administer and more expensive for participants, and generally requires more training of the accreditors. There is potential for inconsistency in reporting and inspecting. In addition, an accreditation regime would involve a new way of doing business, which could mean a cultural shift, bringing along with it a potential operational delay and market adjustment while the system was implemented. One of the most significant disadvantages would be the perception that Transport Canada was delegating its authority to industry, with less direct oversight of participants.

Current proposal: Regulation of all parties directly by Transport Canada

This option features an enhanced air cargo security regime, with the focus on a comprehensive cargo screening agenda that would see direct Government certification of anyone screening cargo and anyone handling secure cargo.

This would be the least expensive option with the least amount of burden, both for Government and for industry. This option would clearly consolidate control of screening in the hands of the Government, eliminating the perception that Transport Canada may be delegating its authority to industry. Furthermore, this option would not preclude the addition of an accreditation regime for non-screening agents or a training regime in the future, should the need arise. Finally, given that Canada's international partners are moving towards increased regulation, it is a sound decision to create a similar, comprehensive program in order to assure partners that air cargo security is a priority.

Benefits and costs

Transport Canada has conducted an analysis of the benefits and costs of the proposed amendments. The analysis is complicated by recently introduced changes to the regulatory framework for air cargo security in Canada, including the security-sensitive measures made under the *Aeronautics Act*, which require air carriers to secure all air cargo before loading on a passenger aircraft.

In the absence of the proposed amendments, achieving a level of security equivalent to that in other jurisdictions (e.g. the United States) would require air carriers or approved members of the program to screen all air cargo before loading it on to a passenger aircraft. This "baseline scenario" would result in cargo bottlenecks, delays, and higher security screening fees for all shippers.

Benefits

The proposed amendments would provide shippers with the option of shipping by air as known consignors, and would enable third-party service providers to handle secure cargo as certified agents. Benefits of the proposed amendments would be driven primarily by known consignor participation, and would

- Enable known consignors to secure their own cargo, bypass air carrier and regulated agent screening systems, and reduce shipping delays and risks;

Les deux options exigeaient que le fret — une fois contrôlé — soit entreposé et transporté de façon à en prévenir l'accès non autorisé jusqu'à son chargement dans un avion. En outre, les deux options offraient au moins un certain degré de réglementation continue des dispositions connexes sur la conformité. De plus, elles étaient beaucoup plus larges et plus détaillées que le statu quo, puisqu'elles prévoyaient l'établissement d'un nouveau régime de réglementation régissant le contrôle et la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, ainsi que la surveillance connexe.

Cependant, un régime d'accréditation comporte également certains inconvénients. Un tel régime est onéreux à administrer et plus coûteux pour les participants; il nécessite généralement davantage de formation et peut donner lieu à des rapports et des inspections non uniformes. En outre, un régime d'accréditation sous-tendrait une nouvelle façon de mener les activités, et ainsi un changement de culture susceptible d'entraîner des retards opérationnels et un rajustement du marché pendant la mise en place du système. Un des désavantages les plus importants serait la perception que Transports Canada délègue son pouvoir à l'industrie, en surveillant moins directement les participants.

Proposition actuelle : Réglementation de toutes les parties directement par Transports Canada

Cette option prévoit un régime de sûreté du fret aérien amélioré axé sur un programme de contrôle du fret complet qui mènerait à la certification directe, par le gouvernement, de tout intervenant contrôlant le fret et manipulant du fret sécurisé.

Cette option serait la moins coûteuse et celle qui représente le plus faible fardeau pour le gouvernement et l'industrie. De toute évidence, cette option consoliderait les pouvoirs de contrôle de la sûreté détenus par le gouvernement, ce qui éliminerait la perception que Transports Canada puisse déléguer son autorité à l'industrie. En outre, cette option n'empêcherait pas d'ajouter un régime d'accréditation applicable aux agents n'effectuant pas de contrôle ou un régime de formation en cas de besoin. Enfin, étant donné que les partenaires internationaux du Canada resserreraient leur réglementation, il est judicieux de décider de créer un programme complet semblable aux leurs. Cette opération leur donnerait l'assurance que la sûreté du fret aérien constitue une priorité.

Avantages et coûts

Transports Canada a effectué une analyse des avantages et des coûts des modifications proposées. L'analyse a été compliquée par les changements récemment apportés au cadre de réglementation lié à la sûreté du fret aérien au Canada, y compris les mesures de sûreté créées en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, un document délicat du point de vue de la sûreté. Ces changements exigent que les transporteurs aériens sécurisent tout le fret aérien avant de l'embarquer dans un avion de passagers.

Sans les modifications proposées, l'atteinte d'un degré de sûreté équivalent à celui observé dans les autres territoires de compétence (par exemple les États-Unis) exigerait que les transporteurs aériens ou les membres approuvés du programme contrôlent tout le fret aérien avant de l'embarquer dans un avion de passagers. Ce « scénario de base » créerait des engorgements et des retards et augmenterait les frais de contrôle de sûreté pour tous les expéditeurs.

Avantages

Les modifications proposées donneraient aux expéditeurs l'option d'expédier le fret par avion à titre de chargeurs connus et permettraient aux tiers fournisseurs de services de manutentionner le fret sécurisé à titre d'agents certifiés. Les avantages des modifications proposées découleraient principalement de la participation des chargeurs connus, car ces modifications :

- permettraient aux chargeurs connus de sécuriser leur propre fret, de contourner les systèmes de contrôle du transporteur

- Reduce the systemic burden on air carrier and regulated agent screening capacities, and reduce shipping delays for other shippers dependent on these capacities; and
- Lower the cost of securing air cargo for known consignors and other shippers.

Known consignors: Reduced shipment delays and risks

The proposed amendments would enable known consignors to screen their own cargo, significantly reducing any potential for delays associated with air carrier or regulated agent screening. Assuming that 1 000 to 1 500 known consignors would account for between 30% and 50% of air cargo volumes, Transport Canada estimates that the resulting delay reductions would yield benefits of \$60 million over 10 years.

Transport Canada has consulted with internal and external subject matter experts, including those in other jurisdictions (the United States and the United Kingdom) that have implemented similar programs, and has identified a number of other potential benefits for known consignors:

- Improved reliability of air cargo shipping;
- Reduced likelihood of damage due to physical screening by other supply chain participants;
- Liability management (i.e. in the event of unlawful interference with civil aviation);
- Fewer insurance claims for loss or damage;
- Fewer invalidated guarantees for damaged goods; and
- Opportunity to market known consignor participation as a mark of quality and shipping excellence.

Other shippers: Reduced shipment delays

While more significant benefits would accrue to known consignors, other shippers would also benefit from the resulting reduction in systemic demand for air carrier and regulated agent screening services. This decreased demand would reduce delays and cargo bottlenecks for other shippers. Transport Canada estimates that the resulting delay reductions would yield benefits of \$30 million over 10 years.

Lower cost of screening air cargo

The proposed amendments would lower the demand for air carrier and regulated agent screening services, and are expected to result in lower fees for these services, relative to the baseline scenario.

For other shippers (non-known consignors), Transport Canada assumes that an average screening fee of \$0.15 per kilogram would be levied by air carriers and regulated agents, consistent with fees in other jurisdictions with similar programs and with input from Canadian stakeholders. In the absence of the proposed amendments, demand on air carrier and regulated agent screening capacities would be higher. Transport Canada expects that the associated screening fees would be higher (\$0.20 per kilogram, by assumption) and the proposed amendments would, therefore, result in savings for other shippers. The proposed amendments are expected to save other shippers \$62 million over 10 years.

aérien et de l'agent habilité et de réduire les retards et les risques d'expédition;

- réduiraient le fardeau systémique lié à la capacité de contrôle du transporteur aérien et de l'agent habilité et réduiraient les retards d'expédition des autres expéditeurs tributaires de cette capacité;
- réduiraient le coût de la sécurisation du fret aérien engagé par les chargeurs connus et les autres expéditeurs.

Chargeurs connus : Retards et risques réduits pour les envois

Les modifications proposées permettraient aux chargeurs connus de contrôler leur propre fret, ce qui réduirait considérablement le risque de retard attribuable au contrôle effectué par le transporteur aérien ou l'agent habilité. En supposant qu'entre 1 000 et 1 500 chargeurs connus représenteraient entre 30 % et 50 % des volumes de fret aérien, Transports Canada estime que la réduction des retards offrirait des avantages se chiffrant à 60 millions de dollars sur 10 ans.

Transports Canada a consulté des experts internes et externes en la matière, dont des experts d'autres pays (États-Unis et Royaume-Uni) qui ont réalisé des programmes semblables, et il a mis en évidence plusieurs autres avantages potentiels pour les chargeurs connus :

- plus grande fiabilité de l'expédition du fret aérien;
- probabilité réduite de dommages causés par le contrôle matériel effectué par d'autres participants de la chaîne d'approvisionnement;
- gestion de la responsabilité (c'est-à-dire en cas d'interférences illicites dans l'aviation civile);
- réduction du nombre de réclamations d'assurance pour les pertes et les dommages;
- réduction du nombre de garanties annulées pour cause d'avaries des marchandises;
- possibilité que la participation des chargeurs connus soit présentée comme synonyme de qualité et d'excellence du service.

Autres expéditeurs : Réduction des retards d'expédition

Même si les chargeurs connus sont ceux qui tireraient les avantages les plus importants, les autres expéditeurs bénéficieraient également de la réduction de la demande systémique rattachée aux services de contrôle des transporteurs aériens et des agents habilités. Cette baisse de la demande ferait diminuer les retards et les goulots d'étranglement chez les autres expéditeurs. Transports Canada estime que les réductions des retards découlant des modifications proposées présenteraient des avantages se chiffrant à 30 millions de dollars sur 10 ans.

Baisse du coût du contrôle du fret aérien

Les modifications proposées feraient baisser la demande de services de contrôle des transporteurs aériens et des agents habilités et elles devraient faire diminuer les frais associés à ces services, par rapport au scénario de base.

Dans le cas des autres expéditeurs (les consignateurs non connus), Transports Canada suppose que des frais de contrôle moyens de 0,15 dollar par kilogramme seraient imposés par les transporteurs aériens et les agents habilités, ce qui correspond aux frais imposés dans d'autres pays appliquant des programmes semblables et aux commentaires des intervenants canadiens. Sans les modifications proposées, la demande relative aux capacités de contrôle des transporteurs aériens et des agents habilités serait plus élevée. Transports Canada prévoit que les frais de contrôle connexes seraient plus élevés (0,20 dollar par kilogramme, selon une hypothèse) et que les modifications proposées donneraient

For known consignors, this security screening fee would be avoided and replaced with internal costs of complying with the proposed amendments (e.g. improved fencing, security clearances). Assuming a \$0.20 per kilogram baseline screening fee, Transport Canada estimates that known consignors would avoid screening fees of \$161 million over 10 years.

Certified agents

For third-party service providers, participation in the secure supply chain as certified agents would enable them to handle secure cargo. Under the baseline scenario, third-party service providers would be unable to handle secure cargo.

Compliance costs

Costs of the proposed amendments would include initial and ongoing known consignor participation costs, certified agent participation costs, and costs to Transport Canada and other Government agencies.

Known consignor participation costs

Transport Canada has evaluated a range of possible compliance costs associated with known consignor participation, using analyses from the United States and surveys of Canadian stakeholders, including

- Security self-assessments and known consignor applications;
- Closed-circuit television security systems;
- Fencing;
- Security doors and access cards;
- Employee training;
- Chain of custody;
- Incremental cargo packing time/effort; and
- Incremental inspection-related activities.

It is expected that known consignor participation costs would be offset by the benefits of participation — including reductions in delays and avoided air carrier / regulated agent screening costs.

Taking the above compliance elements into consideration, Transport Canada estimates that known consignors would bear costs of \$60 million over 10 years, which would be offset by the reduction in screening fees described above.

Certified agent participation costs

Transport Canada has evaluated a range of possible compliance costs associated with certified agent participation. Many third-party service providers already meet the requirements of certification (e.g. facility security), and costs would therefore be limited to application costs. An additional 50 to 100 third-party service providers are assumed to become certified agents, and would bear costs similar to those borne by known consignors (excluding cargo packing and chain of custody).

It is expected that certified agent participation costs would be offset by the benefits of participation — the ability to handle secure cargo.

donc lieu à des économies pour les autres expéditeurs. Les modifications proposées devraient permettre aux autres expéditeurs de réaliser des économies s'élevant à 62 millions de dollars sur 10 ans.

Dans le cas des chargeurs connus, ces frais de contrôle de sûreté seraient évités et remplacés par les coûts internes de conformité aux modifications proposées (par exemple des clôtures améliorées et des habilitations de sécurité). En supposant des frais de contrôle de base de 0,20 dollar par kilogramme, Transports Canada estime que les chargeurs connus éviteraient des frais de contrôle se chiffrant à 161 millions de dollars sur 10 ans.

Agents certifiés

La participation à la chaîne d'approvisionnement sécurisée à titre d'agents certifiés permettrait aux tiers fournisseurs de services de traiter le fret sécurisé. Selon le scénario de base, les tiers fournisseurs de services ne seraient pas en mesure de traiter le fret sécurisé.

Coûts de conformité

Les coûts rattachés aux modifications proposées comprendraient les coûts initiaux ainsi que les coûts récurrents de participation des chargeurs connus au programme, les coûts de participation des agents certifiés, de même que les coûts que devraient assumer Transports Canada et d'autres organismes gouvernementaux.

Coûts de participation des chargeurs connus

Transports Canada a évalué un éventail des coûts éventuels de conformité liés à la participation des chargeurs connus au programme, en s'inspirant d'analyses provenant des États-Unis et de sondages menés auprès d'intervenants canadiens, notamment :

- les auto-évaluations de sûreté et les demandes des chargeurs connus;
- les systèmes de sûreté utilisant des caméras en circuit fermé;
- les clôtures;
- les portes sécurisées et les cartes d'accès;
- la formation des employés;
- la chaîne de la garde;
- l'augmentation du temps et des efforts requis par l'emballage du fret;
- les activités supplémentaires liées aux inspections.

On croit que les coûts de participation des chargeurs connus au programme seraient compensés par les avantages qu'ils pourraient en tirer, notamment la diminution des retards et l'évitement des coûts liés au contrôle du transporteur aérien ou de l'agent habilité.

En tenant compte des éléments de conformité précités, Transports Canada estime que les chargeurs connus devraient assumer sur 10 ans des coûts de 60 millions de dollars et que ceux-ci seraient compensés par la réduction des frais de contrôle, comme il est indiqué ci-dessus.

Coûts de participation des agents certifiés

Transports Canada a évalué une gamme de coûts de conformité éventuels liés à la participation des agents certifiés. De nombreux tiers fournisseurs de services répondent déjà aux exigences de certification (par exemple la sûreté de l'installation); les coûts se limiteraient donc aux demandes de participation. On suppose qu'un autre groupe de 50 à 100 tiers fournisseurs de services deviendraient des agents certifiés, et ces tiers fournisseurs de services devraient enregistrer des coûts similaires à ceux assumés par les chargeurs connus (l'emballage du fret et la chaîne de la garde exclus).

On s'attend à ce que les coûts de participation au programme des agents certifiés soient compensés par les avantages de la participation au programme — la capacité de manutentionner du fret sécurisé.

Taking the above compliance elements into consideration, Transport Canada estimates that certified agents would bear costs of \$4 million over 10 years.

Transport Canada and other Government agencies

Costs to Transport Canada and other Government agencies are estimated to be \$17.5 million over 10 years for inspector training, incremental inspections, the known consignor and certified agent application process and approval, as well as other implementation and administration activities related to known consignor participation.

Distributional impacts

The proposed amendments would provide consignors with the option of becoming known consignors, and third-party service providers with the option of becoming certified agents. As participation in the program would be voluntary, Transport Canada anticipates that significant costs would only be incurred where a compensating benefit would exist. Residual benefits would also accrue to other shippers, due to the systemic reduction in the burden on air carrier and regulated agent screening capacities.

Benefits are expected to be greatest for those shippers who are able to ship cargo as known consignors, and in particular (a) high volume shippers, (b) those shippers whose cargo would be most sensitive to delay or damage if screened by a third party, and (c) those shippers who already meet most of the requirements (e.g. facility security) required for compliance as known consignors (thus reducing the cost of participation). Some shippers (e.g. some low volume shippers) may not find it cost effective to participate as known consignors and may incur a higher per-unit screening cost (than per-unit costs incurred by known consignors), but would nevertheless benefit from a lower cost than under the baseline scenario.

Transport Canada does not anticipate significant regional impacts. Many consignors currently ship cargo on passenger aircraft through a small number of high volume air cargo “gateways” — the Toronto, Vancouver and Montréal (Pierre Elliot Trudeau) airports — and several lower volume airports — Calgary, Ottawa, Edmonton and Halifax. Given the voluntary nature of the program, Transport Canada expects that it would result in a net benefit across regions.

Cost-benefit statement

Costs, Benefits and Distribution	2014	2023	Total (present value)	Annualized
A. Quantified impacts (in dollars)				
Benefits				
Reduction in cargo delays (known consignors)	\$8,622,041	\$8,222,831	\$60,009,083	\$8,543,943
Reduction in screening fees (based on \$0.20 per kilogram baseline fee) [known consignors and other shippers]	\$23,526,364	\$44,059,673	\$223,160,088	\$31,772,976
Total quantified benefits	\$32,148,404	\$52,282,504	\$283,169,172	\$40,316,920

En tenant compte des éléments de conformité susmentionnés, Transports Canada estime que les agents certifiés devraient assumer des coûts de 4 millions de dollars sur 10 ans.

Transports Canada et d'autres organismes gouvernementaux

On estime que Transports Canada et d'autres organismes gouvernementaux devraient déboursier 17,5 millions de dollars sur 10 ans aux chapitres de la formation des inspecteurs, de l'augmentation du nombre d'inspections, du processus de demande et d'approbation des chargeurs connus et des agents certifiés, et des autres activités de mise en œuvre et d'administration de la participation au programme des chargeurs connus.

Impacts sur la répartition

Les modifications proposées fourniraient aux consignateurs la possibilité de devenir des consignateurs connus et fourniraient aux tiers fournisseurs de services la possibilité de devenir des agents certifiés. La participation au programme étant facultative, Transports Canada s'attend à ce que les frais importants connexes ne soient engagés que si les intéressés y trouvent un avantage net. Les autres expéditeurs en retireraient aussi de légers avantages, en raison de la réduction systémique du fardeau imposé aux capacités de contrôle des transporteurs aériens ou des agents habilités.

On s'attend à ce que les expéditeurs qui sont en mesure d'expédier du fret en tant que chargeurs connus trouvent plus d'avantages du programme, et plus particulièrement a) les expéditeurs à grand volume, b) les expéditeurs dont le fret est plus sensible aux retards ou aux dommages dans les cas où le fret est contrôlé par des tiers, c) les expéditeurs qui répondent déjà à la plupart des exigences (par exemple sûreté de l'installation) requises pour l'obtention du statut de chargeur connu (ce qui réduit le coût de la participation au programme). Certains expéditeurs (par exemple des expéditeurs à faible volume) pourraient trouver qu'il n'est pas rentable de participer au programme en tant que chargeurs connus, pourraient peut-être enregistrer un coût unitaire de contrôle plus élevé (c'est-à-dire plus élevé que celui enregistré par les chargeurs connus), mais le coût serait moins élevé pour eux que si l'on maintenait le scénario de base.

Transports Canada n'anticipe pas de répercussions régionales importantes. De nombreux chargeurs expédient actuellement du fret sur les avions à passagers par quelques « portes » de fret aérien à grand volume, soit les aéroports de Toronto, de Vancouver et de Montréal (Pierre-Elliott-Trudeau), et quelques aéroports à plus faible volume, soit ceux de Calgary, d'Ottawa, d'Edmonton et d'Halifax. La participation au programme étant facultative, Transports Canada s'attend à ce que toutes les régions en retirent un avantage net.

Énoncé des coûts et avantages

Coûts, avantages et répartition	2014	2023	Total (valeur actuelle)	Annualisés
A. Impacts calculés (en dollars)				
Avantages				
Réduction des retards de fret (chargeurs connus)	8 622 041 \$	8 222 831 \$	60 009 083 \$	8 543 943 \$
Réduction des frais de contrôle (fondée sur un coût de base de 0,20 \$ par kilogramme) [chargeurs connus et autres expéditeurs]	23 526 364 \$	44 059 673 \$	223 160 088 \$	31 772 976 \$
Avantages totaux calculés	32 148 404 \$	52 282 504 \$	283 169 172 \$	40 316 920 \$

Cost-benefit statement — *Continued*

Costs, Benefits and Distribution	2014	2023	Total (present value)	Annualized
A. Quantified impacts (in dollars) — <i>Continued</i>				
<i>Costs</i>				
Participation costs (known consignors)	\$19,602,558	\$8,092,423	\$59,793,297	\$8,513,220
Certified agent application costs (existing third-party service providers)	\$52,423	-	\$48,994	\$6,976
Other certified agent participation costs	\$2,362,477	\$269,673	\$3,904,958	\$555,978
Transport Canada and other government department/agency costs	\$2,544,898	\$2,475,890	\$17,454,111	\$2,485,073
Total quantified costs	\$24,562,356	\$10,837,986	\$81,201,360	\$11,561,247
<i>Quantified net benefits</i>	<i>\$7,586,048</i>	<i>\$41,444,517</i>	<i>\$201,967,812</i>	<i>\$28,755,673</i>
B. Qualitative impacts				
<i>Benefits</i>				
<i>Known consignors</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Reduced likelihood of damage due to physical screening by other supply chain participants • Liability management (e.g. in the event of unlawful interference with civil aviation) • Fewer insurance claims for loss or damage • Fewer invalidated guarantees for damaged goods 			
<i>Certified agents</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ability to handle secure cargo 			

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to the proposed amendments. The proposed amendments would only result in administrative costs for those businesses that voluntarily participate in the air cargo supply chain as known consignors. However, given that shippers would still have the option of shipping by air without participating as known consignors (and without incurring administrative costs), voluntary administrative costs associated with participation are not considered administrative burden for the purposes of the “One-for-One” Rule. In any case, Transport Canada has sought to minimize these voluntary administrative costs to those necessary to maintain the integrity of the air cargo supply chain.

Small business lens

There are no additional costs imposed on small businesses as a result of the proposed amendments; therefore, the small business lens does not apply. The proposed amendments would provide all businesses, including small businesses, with the opportunity to screen their own cargo, reducing the need for air carrier or regulated agent screening, which would reduce screening charges, and shipment delays. By reducing the systemic burden on air carrier and regulated agent screening capacities, the proposed amendments would also reduce delays and shipping charges for those small businesses whose full participation does not make sense.

Énoncé des coûts et avantages (*suite*)

Coûts, avantages et répartition	2014	2023	Total (valeur actuelle)	Annualisés
A. Impacts calculés (en dollars) [suite]				
<i>Coûts</i>				
Coûts de participation (Chargeurs connus)	19 602 558 \$	8 092 423 \$	59 793 297 \$	8 513 220 \$
Coûts liés aux demandes — agents certifiés (tiers fournisseurs de services existants)	52 423 \$	-	48 994 \$	6 976 \$
Autres coûts de participation — agents certifiés	2 362 477 \$	269 673 \$	3 904 958 \$	555 978 \$
Coûts de Transports Canada et d'autres ministères et organismes gouvernementaux	2 544 898 \$	2 475 890 \$	17 454 111 \$	2 485 073 \$
Coûts totaux calculés	24 562 356 \$	10 837 986 \$	81 201 360 \$	11 561 247 \$
<i>Avantages nets calculés</i>	<i>7 586 048 \$</i>	<i>41 444 517 \$</i>	<i>201 967 812 \$</i>	<i>28 755 673 \$</i>
B. Impacts qualitatifs				
<i>Avantages</i>				
<i>Chargeurs connus</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction de la probabilité de dommages dus au contrôle matériel par d'autres participants à la chaîne d'approvisionnement • Gestion de la responsabilité (par exemple en cas d'interférence illicite dans le secteur de l'aviation civile) • Diminution du nombre des réclamations d'assurance liées aux pertes ou aux dommages • Moins de garanties annulées en cas de marchandises endommagées 			
<i>Agents certifiés</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité de manutentionner du fret sécurisé 			

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'appliquera pas aux modifications proposées. Les modifications proposées entraîneraient des frais administratifs pour les entreprises qui participent volontairement à la chaîne d'approvisionnement du fret aérien en tant que chargeurs connus. Cependant, étant donné que les expéditeurs auraient encore la possibilité d'expédier du fret par voie aérienne sans participer au programme en tant que chargeurs connus (et sans engager les coûts administratifs qui s'y rattachent), les coûts administratifs engagés de façon volontaire qui sont associés à la participation au programme ne sont pas considérés comme un fardeau administratif aux fins de la règle du « un pour un ». Dans tous les cas, Transports Canada s'est efforcé de minimiser les coûts administratifs engagés volontairement, ce, en imposant uniquement les coûts nécessaires au maintien de l'intégrité de la chaîne d'approvisionnement du fret aérien.

Lentille des petites entreprises

Les modifications proposées n'entraîneraient pas de coûts additionnels pour les petites entreprises, et par conséquent, la lentille des petites entreprises ne s'appliquera pas. Les modifications proposées fourniraient à toutes les entreprises, y compris les petites entreprises, la possibilité de contrôler leur propre fret, ce qui réduira la nécessité de recourir au contrôle par le transporteur aérien ou l'agent habilité et, de ce fait, réduira les frais de contrôle et les retards de livraison. En réduisant le fardeau systémique sur les capacités de contrôle des transporteurs aériens et des agents habilités, les modifications proposées réduiraient aussi les retards et les frais d'expédition des petites entreprises pour lesquelles il n'est pas logique de participer à part entière au programme.

However, consideration has been given to small businesses in the development of the proposed amendments. Industry will be informed and compliance promotion activities will be provided. Outreach sessions were held in cities across the country over the summer and fall of 2013 to help reach out to new stakeholders, including small businesses, and to inform them of how they can be involved in the program.

In addition, all forms and processes and the Web site will be compliant with the common look and feel of Government and forms will be pre-populated with information or data already available to the Department to reduce the time and cost necessary to complete them. If applicants have previously applied to the program, previous validation numbers are required so that Transport Canada can retrieve previously saved information. In addition, online application modules are under development and will be ready upon coming into force of the proposed amendments.

Electronic data collection would be used, including electronic validation and confirmation of receipt of reports where appropriate, with the expansion of the Secure Supply Chain Information Management System (SSCIMS). Consideration has also been given to small businesses in remote areas, with special consideration to those that do not have access to high-speed (broadband) Internet. In such cases, prospective participants may call the Air Cargo Security Support Centre to request that application forms be sent to them by mail. Clients and participants may also call the Support Centre for any assistance they require. The information could be provided via fax and entered in the database by the Department.

Consultation

The consultation process was conducted in two phases, first with current stakeholders, and then with current as well as new stakeholders.

November 2011 to July 2012 (current stakeholders)

Small-scale, preliminary consultations were undertaken to engage the current stakeholder community, which consists of air carriers and approved members of the program and certain member associations such as the Canadian International Freight Forwarders Association Inc. (CIFFA) and the Northern Air Transport Association (NATA). Meetings were also held with other organizations, including the Air Transport Association of Canada (ATAC), the Air Cargo Security Technical Committee, the National Air Cargo Security Training and Awareness Committee (NACSTAC), and the Canadian Trucking Alliance (CTA).

The objectives of this first phase of consultations were to

- identify the extended stakeholder group (including shippers and third-party service providers);
- inform the current stakeholder community about the proposed amendments;
- build the support of the current stakeholder community for the amendments;
- gather relevant information (i.e. for the cost-benefit analysis); and
- gauge the expected reaction of stakeholders to changes to the regulatory landscape.

The proposed policy was very preliminary, but the high-level concept was generally well received. However, Transport Canada

Cependant, on a tenu compte des petites entreprises au moment de l'élaboration des modifications proposées. L'industrie sera informée du programme et des activités visant à promouvoir la conformité seront organisées. Des séances de sensibilisation ont été tenues partout au pays durant l'été et l'automne 2013 pour tenter de communiquer avec les nouveaux intervenants, y compris les petites entreprises, et les informer de la manière dont ils peuvent participer au programme.

En outre, tous les formulaires, tous les processus et notre site Web seront conformes au principe de normalisation des sites Internet du gouvernement, et les formulaires seront partiellement remplis, c'est-à-dire qu'ils comporteront les renseignements ou les données que possède déjà le Ministère. On veut ainsi réduire le temps et les coûts connexes nécessaires pour remplir ces formulaires. Si des intéressés ont déjà soumis des demandes dans le cadre du programme, les numéros de validation antérieurs sont requis afin que Transports Canada puisse récupérer l'information déjà enregistrée. En outre, les modules de demandes en ligne sont en voie d'élaboration et seront prêts au moment de l'entrée en vigueur des modifications proposées.

On utiliserait la collecte électronique des données, y compris la validation électronique et la confirmation de la réception des rapports si cela convient, et on procéderait à l'expansion du Système de gestion de l'information de la chaîne d'approvisionnement sécurisée (SGICAS). On a également tenu compte des petites entreprises des régions éloignées, en particulier celles qui n'ont pas un accès haute vitesse (large bande) à Internet. Dans ces cas, les participants éventuels pourraient téléphoner au Centre de soutien de sûreté du fret aérien pour demander qu'on leur envoie des formulaires de demande par la poste. Les clients et les participants pourraient également téléphoner au Centre de soutien pour obtenir de l'aide. Les renseignements pourraient être fournis par télécopieur et intégrés dans la base de données par le Ministère.

Consultation

Le processus de consultation s'est déroulé en deux phases, d'abord auprès des intervenants actuels, ensuite auprès d'intervenants actuels, mais aussi de nouveaux intervenants.

Novembre 2011 à juillet 2012 (intervenants actuels)

Des consultations préliminaires à petite échelle ont été amorcées en vue de mobiliser la communauté actuelle d'intervenants, qui comprend des transporteurs aériens et des membres approuvés du programme et certaines associations membres comme l'Association des transitaires internationaux canadiens, inc. (CIFFA) et la Northern Air Transport Association (NATA). Des réunions ont aussi été tenues avec certaines organisations, dont l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), le Comité technique de la sûreté du fret aérien, le Comité national de formation et de sensibilisation à la sûreté du fret aérien (CNFSSFA) et l'Alliance canadienne du camionnage (ACC).

Les objectifs de cette première phase étaient de :

- Déterminer le groupe élargi d'intervenants (y compris les expéditeurs et les tiers fournisseurs de services);
- Informer des modifications proposées la communauté actuelle d'intervenants;
- Obtenir l'appui de la communauté actuelle des intervenants relativement aux modifications;
- Recueillir l'information pertinente (c'est-à-dire pour l'analyse coûts-avantages);
- Évaluer la réaction attendue des intervenants face aux changements au régime réglementaire.

La politique proposée était très préliminaire, mais le concept général a été bien accueilli dans l'ensemble. Cependant, Transports

did receive a submission from the Canadian International Freight Forwarders Association Inc. (CIFFA) that urged the Department to consider that third-party service providers should be directly regulated by Transport Canada.

The submission was given careful consideration and led to a significant change in policy direction for the program with respect to third-party service providers, which was reflected in the regulatory proposal presented in the second phase of consultations.

July 2012 to October 2012 (current and new stakeholders)

Phase two of the consultations took place with current stakeholders as well as the broader stakeholder community, including shippers, third-party service providers and other interested parties such as airport authorities, freight forwarders and logistics companies involved in the movement of air cargo, including small businesses. The objectives of the second phase of consultations were similar to those of the first.

Meetings were held in Ottawa, Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Yellowknife, Calgary, St. John's, Halifax, Toronto, Montréal and Moncton with current and new stakeholders beginning on September 6, 2012, and ending on October 17, 2012.

Consultations were also held online beginning on August 28, 2012. Information was posted on the Transport Canada Web site about the proposed regulatory framework, with comments from the public invited. Few comments were received via this forum.

Transport Canada also reached out to relevant federal departments and agencies through the Air Cargo Interoperability Working Group (ACI-WG) and launched the Air Cargo Security (ACS) Awareness Process in an attempt to identify synergy between federal programs with respect to air cargo and to bring the relevant organizations that are involved in the shipment of goods by air, such as the Department of National Defence, Health Canada, the Royal Canadian Mint and Canada Post, into the Air Cargo Security (ACS) Program. The proposed Regulations were presented to the Air Cargo Interoperability Working Group on September 20, 2012, and were met with a positive reaction.

Throughout the second phase of the consultative process, the proposal was generally very well received. The feedback and questions received focused mainly on operational issues, how the program would take shape and what the role of various stakeholders would be in terms of participating in the handling of secure cargo. For the most part, Transport Canada was able to address issues immediately.

Concerns focused mainly on the following areas:

- Whether Transport Canada would consider equivalencies in terms of background checks for those who are already members of Partners in Protection (PIP) and Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) programs;
- Whether foreign companies could apply to be part of the Air Cargo Security Program;
- Cost to businesses;
- How new screening requirements would affect the cost and timely delivery of food shipments heading to remote northern communities;
- The participation of crating / consolidation / pick and pack companies;
- Concern with modal shift to road for domestic customers if security requirements are too onerous;

Canada a reçu une présentation de l'Association des transitaires internationaux canadiens, inc. (CIFFA) qui a demandé instamment que le Ministère envisage la possibilité que les tiers fournisseurs de services soient réglementés directement par Transports Canada.

La présentation a fait l'objet d'un examen attentif et a entraîné un changement significatif dans l'orientation stratégique du programme, en ce qui a trait aux tiers fournisseurs de services. Ce changement figurait dans le projet de règlement présenté dans la deuxième phase des consultations.

Juillet 2012 à octobre 2012 (intervenants courants et nouveaux)

La deuxième phase des consultations a été tenue avec les intervenants actuels et la communauté élargie des intervenants, notamment les expéditeurs, les tiers fournisseurs de services et d'autres parties intéressées comme des administrations aéroportuaires, des transitaires et des compagnies de logistique participant au transport des marchandises, petites entreprises y comprises. Les objectifs de la deuxième phase de consultations étaient similaires à ceux de la première phase.

Des réunions ont été tenues à Ottawa, Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Yellowknife, Calgary, St. John's, Halifax, Toronto, Montréal et Moncton avec les parties intéressées existantes et les nouvelles parties intéressées entre le 6 septembre 2012 et le 17 octobre 2012.

Des consultations ont aussi été tenues en ligne à compter du 28 août 2012. L'information sur le cadre réglementaire proposé et une invitation au public de fournir des commentaires ont été affichées sur le site Web de Transports Canada. Peu de commentaires ont été reçus sur cette tribune en ligne.

Transports Canada a également sollicité les ministères et organismes fédéraux concernés au moyen du groupe de travail sur l'interopérabilité du fret aérien (ACI-WG) et a lancé le processus de sensibilisation à la Sûreté du fret aérien (SFA). Cet exercice avait pour but de déterminer les synergies entre les programmes fédéraux relativement au fret aérien et d'amener à adhérer au Programme de sûreté du fret aérien les organisations concernées par l'expédition de marchandises par avion comme le ministère de la Défense nationale, Santé Canada, la Monnaie royale canadienne et Postes Canada. Le règlement proposé a été présenté au groupe de travail sur l'interopérabilité du fret aérien le 20 septembre 2012 et il a suscité des réactions positives.

Pendant toute la durée de la deuxième phase du processus de consultation, la proposition a reçu un très bon accueil. Les rétroactions et les questions reçues portaient surtout sur les enjeux opérationnels, sur la forme que prendrait le programme et sur le rôle que joueraient les divers intervenants quant à leur participation à la manutention du fret sécurisé. Pour l'essentiel, Transports Canada a été en mesure de régler les problèmes immédiatement.

Les préoccupations ont porté essentiellement sur les questions et points suivants :

- Transports Canada pourrait-il tenir compte des équivalences au chapitre de la vérification des antécédents dans le cas des compagnies qui sont déjà membres des programmes Partenaires en protection (PEP) et Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)?
- Les compagnies étrangères pourraient-elles adhérer au programme de sûreté du fret aérien?
- Quel serait le coût pour les entreprises?
- Comment les nouvelles exigences en matière de contrôle pourraient-elles influencer sur le coût et la livraison à temps des expéditions de produits alimentaires à destination des communautés éloignées dans le Nord?
- La participation des compagnies de mise en caisse/groupage/prélèvement et emballage

- The issue of why screening could not be centralized at airports;
- Service standards for becoming a known consignor; and
- Mutual recognition with the United States of Canada's proposed known consignor program.

Most concerns have been addressed and Transport Canada continues to work closely with companies to mitigate any possible impacts and concerns. Among the concerns raised, none have required a change to the regulatory proposal per se.

With respect to Canada's North, Transport Canada has been and will continue to be involved in open dialogues with those stakeholders involved in getting food shipments to northern communities, with a view to finding solutions so that the cost and timely delivery of food to the North are not unduly affected. A northern air carrier working group has been created in order to ensure that Transport Canada is well aware and continues to be aware of the distinct issues affecting northern and remote regions.

With respect to recognizing different credentials, considering that there are differences in mandate for different departments, Transport Canada is committed to avoiding any duplication of administrative burden with other Government departments and is working to find equivalencies between different programs / security requirements, particularly in relation to Canadian-based programs. Such information would be provided to industry as guidance material.

In addition, Transport Canada is also committed to working with companies to determine what their role would be in the secure supply chain and how the proposed amendments would apply to their business.

Regulatory cooperation

Transport Canada is confident that the proposed amendments would further the promotion and pursuit of international cooperation, collaboration, sharing of best practices, and the negotiation of mutual recognition arrangements between key trading partners in order to have in place the best possible Air Cargo Security Program and supporting regulatory framework. Activities currently include

- negotiation of mutual recognition agreements with key trading partners;
- collaboration with international organizations, including the International Civil Aviation Organization (ICAO), the World Customs Organization (WCO) and the International Air Transport Association (IATA); and
- collaboration with various federal departments and agencies.

Canada's key trading partners, including the United States and the European Union, require all cargo destined for their airports to be secure. In its current form, the Air Cargo Security Program is not considered to be equivalent to programs implemented by Canada's international partners. In order to meet international standards, one hundred per cent of cargo must be screened.

Because of Canada's unique geography and industry profile, creating an identical program to those of its international partners is not feasible. However, Transport Canada has consulted with the United Kingdom, the United States and Australia, and feedback

- La crainte que les clients canadiens se tournent vers le transport routier si les exigences en matière de sûreté sont trop coûteuses
- L'enjeu visant la centralisation du contrôle aux aéroports
- Les normes de service au chapitre du processus menant au statut de chargeur connu
- La reconnaissance mutuelle avec les États-Unis du programme proposé de chargeur connu du Canada

La plupart des préoccupations ont été résolues, et Transports Canada continue de travailler en étroite collaboration avec les compagnies afin d'atténuer les répercussions et préoccupations éventuelles. Soulignons qu'aucune des préoccupations soulevées n'a exigé la modification de la proposition de règlement en soi.

Pour ce qui est du Nord du Canada, Transports Canada maintient et veut continuer à maintenir un dialogue ouvert avec les intervenants qui assurent l'expédition de produits alimentaires aux communautés qui y sont établies afin de trouver des solutions empêchant que les modifications aient dans le Nord des répercussions indues sur les coûts et les délais de livraison des aliments. Un groupe de travail sur les transporteurs aériens dans le Nord a été mis sur pied pour garantir que Transports Canada est bien informé des enjeux particuliers concernant le Nord et les régions éloignées et qu'il continuera de l'être.

Pour ce qui est de la reconnaissance des différentes accréditations, considérant que les mandats des divers ministères comportent des différences, Transports Canada s'est engagé à éviter tout chevauchement des fardeaux administratifs avec d'autres ministères gouvernementaux et s'efforce de trouver des équivalences entre les divers programmes et exigences en matière de sûreté, et plus particulièrement les équivalences avec les programmes canadiens. Cette information serait fournie à l'industrie à titre de matériel d'orientation.

En outre, Transports Canada s'est engagé à collaborer avec les compagnies afin de déterminer le rôle qu'elles joueraient dans la chaîne d'approvisionnement sécurisée et la manière dont les modifications proposées s'appliqueraient à leurs activités.

Coopération en matière de réglementation

Transports Canada a bon espoir que les modifications proposées favoriseront la promotion et la poursuite de la coopération et de la collaboration internationales, l'échange des meilleures pratiques et la négociation d'ententes de reconnaissance mutuelle entre les partenaires commerciaux clés. Le but poursuivi est de mettre en place le meilleur Programme de sûreté du fret aérien qui soit et de l'asortir d'un cadre de réglementation approprié. À l'heure actuelle, les activités en cours comportent :

- la négociation d'ententes de reconnaissance mutuelle avec les partenaires commerciaux clés;
- la collaboration avec des organisations internationales, notamment l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD), l'Association du Transport Aérien International (IATA);
- la collaboration avec divers ministères et organismes fédéraux.

Les principaux partenaires commerciaux du Canada, dont les États-Unis et l'Union européenne, exigent que tout le fret à destination de leurs aéroports soit sécurisé. Dans sa forme actuelle, le Programme de sûreté du fret aérien n'est pas considéré comme l'équivalent des programmes mis en œuvre par les partenaires internationaux du Canada. Pour répondre aux normes internationales, l'intégralité du fret aérien (100 %) doit être contrôlée.

En raison du profil géographique et industriel particulier du Canada, la création d'un programme identique aux programmes des partenaires internationaux n'est pas possible. Cependant, Transports Canada a consulté le Royaume-Uni, les États-Unis et

has been favourable. Transport Canada endeavours to create a program, supported by regulations, that adopts the best practices of its international partners.

Rationale

The proposed amendments consist of an approach that would align Canada with its international trading partners, create a flexible screening model for the air cargo industry, and benefit Canadians overall, both in terms of the Canadian economy and in terms of security.

As the proposed amendments were being developed, numerous options were considered, including the status quo. The status quo presents the least amount of burden and lowest costs for businesses and the Government. However, it is inconsistent with the main goals of the Air Cargo Security Program and those of our international partners. A secure supply chain and air cargo system cannot be attained and recognized by trade and international partners without implementing robust regulations that would ensure all participants involved in the handling of air cargo are held to the same standards.

Since enhanced screening requirements will soon be in place, thus inevitably increasing costs to those who wish to ship their goods via air cargo, the proposed amendments would establish a flexible system whereby companies could choose, based on their business models, how and where their goods are screened.

Known consignors would benefit from less costly and more reliable cargo security options, while unknown shippers would benefit from the reduced systemic burden on air carrier and regulated agent screening capacities. As this would be a voluntary program, the proposed Regulations would ensure that participation costs would only be incurred where a compensating benefit exists for individual, prospective participants in terms of reduced delays and screening costs. In addition, given that the proposed amendments are largely performance-based, participants will find that they allow flexibility in compliance. It is expected that the proposed Regulations will result in a net benefit to Canadians.

For certified agents, the proposed amendments would bring several advantages, including direct certification by Transport Canada. Certified agents would receive information directly from Transport Canada instead of through third parties and would be directly inspected by Transport Canada. They would gain a portable, marketable credential to present as a company that can reliably handle secure cargo.

Airlines would benefit from more screening taking place further down the secure supply chain, which would reduce bottlenecks from screening cargo at the airport.

The proposed amendments present a direction that raises few significant concerns. During the pre-consultation period, the proposed amendments were well received based on preliminary feedback collected from key stakeholders who are involved and have interests in the air cargo industry. Transport Canada has been mitigating and finding solutions to issues presented by stakeholders and will continue to do so. Based on questions and feedback that have been received, Transport Canada is certain the proposed regulatory framework is flexible enough to accommodate scenarios that

l'Australie et leurs rétroactions ont été favorables. Transports Canada s'efforce de créer un programme s'inspirant des meilleures pratiques de ses partenaires internationaux et s'appuyant sur la réglementation.

Justification

Les modifications proposées préconisent une approche qui harmoniserait les exigences réglementaires du Canada avec celles de ses partenaires commerciaux internationaux, qui créerait pour l'industrie du fret aérien un modèle de contrôle flexible et qui serait bénéfique pour l'ensemble des Canadiens, tant au point de vue de l'économie que de la sûreté.

Au moment de l'élaboration des modifications proposées, de nombreuses options ont été envisagées, notamment le statu quo. Le statu quo est l'option qui présente le moins lourd fardeau et le moindre coût pour les entreprises et pour le gouvernement. Cependant, cette option est incompatible avec les principaux objectifs du Programme de sûreté du fret aérien et avec ceux de nos partenaires internationaux. On ne peut obtenir une chaîne d'approvisionnement et un système de fret aérien sécurisés ni faire en sorte qu'ils soient reconnus par l'industrie et nos partenaires commerciaux internationaux sans mettre en œuvre une réglementation robuste qui garantirait que tous les participants travaillant à la manutention du fret aérien seront tenus de respecter les mêmes normes.

Puisque des mesures de contrôles améliorées seront bientôt introduites, ce qui aura inévitablement pour effet d'accroître les coûts pour les compagnies désireuses d'expédier leurs marchandises par voie aérienne, les modifications proposées établiront un système flexible en vertu duquel les compagnies pourront choisir, selon leurs modèles d'affaires, comment et à quel endroit leurs marchandises seront contrôlées.

Les chargeurs connus bénéficieraient d'options de sûreté du fret moins coûteuses et plus fiables, alors que les expéditeurs n'ayant pas ce statut bénéficieraient d'une réduction du fardeau systémique sur les capacités de contrôle des transporteurs aériens et des agents habilités. Comme il s'agit d'un programme volontaire, le règlement proposé ferait en sorte que les coûts de participation au programme soient assortis, pour les participants éventuels, d'un avantage compensatoire qui prendrait la forme de réduction des retards et des coûts du contrôle. De plus, étant donné que les modifications proposées sont en grande partie fondées sur le rendement, les participants constateront que le programme leur accordera une plus grande marge de manœuvre au chapitre de la conformité. On s'attend à ce que le règlement proposé présente un avantage net pour les Canadiens.

Dans le cas des agents certifiés, les modifications proposées auraient divers avantages, dont la certification directe par Transports Canada. Ils recevraient de l'information directement de Transports Canada au lieu de la recevoir de tierces parties et ils seraient inspectés directement par le Ministère. Les agents certifiés disposeraient, à titre de compagnie à laquelle on peut se fier pour manutentionner du fret sécurisé, d'un titre de compétence transférable et ayant une valeur commerciale.

Les compagnies aériennes bénéficieraient du fait qu'une plus large part du contrôle du fret serait effectuée à un niveau inférieur de la chaîne d'approvisionnement sécurisée, car cela réduirait les goulots d'étranglement associés au contrôle du fret aux aéroports.

L'orientation préconisée dans les modifications proposées soulève peu de préoccupations majeures. Durant la période de consultation préalable, les modifications proposées ont reçu un bon accueil si l'on se fie aux rétroactions préliminaires recueillies auprès des intervenants clés en cause qui ont des intérêts dans l'industrie du fret aérien. Transports Canada a pris des mesures d'atténuation et a trouvé des solutions aux problèmes soulevés par les intervenants et il continuera de le faire. Se fondant sur les questions posées et les rétroactions fournies, les représentants de Transports

have been put forth and different types of stakeholders who wish to participate.

The proposed amendments also aim to maintain the level of security that airlines and their passengers benefit from currently, and will not diminish it in any way.

Implementation, enforcement and service standards

Transport Canada expects that these amendments would come into force 10 months after the day on which they are registered. In the year preceding the coming-into-force date, Transport Canada plans on contacting its list of registered shippers to promote the proposed amendments and outline options for those registered shippers who would be interested in participating in the program. Specific actions at this time may include meeting with prospective participants, answering inquiries, developing and distributing promotional materials, and organizing information sessions to explain the proposed amendments. Transport Canada is also relying on current participants in the Program to help with outreach activities with their clients, who will be the known consignors and certified agents who are targeted as the basis of the proposed Regulations, in terms of their potential screening capabilities or interest in handling secure/screened cargo.

With respect to enforcement, upon successful completion of the registration and application process, Transport Canada would issue to known consignors and certified agents a validation number and a screening designation certificate, under section 4.84 of the *Aeronautics Act*, which is a Canadian aviation document (CAD) as defined in subsection 3(1) of the *Aeronautics Act* and which would include conditions relating mainly to the screening or transporting/storing of secure cargo.

These proposed amendments would be enforced through the suspension or cancellation of a Canadian aviation document, through the assessment of monetary penalties under section 7.7 of the *Aeronautics Act* or through judicial action introduced by way of summary conviction as per section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

Implementation, compliance promotion and enforcement activities would be resourced under existing resource capacity and allocated accordingly within the existing departmental reference level.

Once an application is received, the proposed service standard associated with becoming a known consignor or certified agent is expected to be 190 days. This standard is based on a responsive applicant who submits completed forms with the required information in a timely manner.

Contact

Wendy Nixon
Director
Aviation Security Program Development
Transport Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Email: ACSconsultation-consultationSFA@tc.gc.ca

Air Cargo Security Support Centre
Telephone (toll-free): 1-866-375-7342
Fax: 613-949-8502

Canada sont sûrs que le cadre de réglementation proposé est suffisamment souple pour tenir compte des scénarios qui ont été avancés et des divers types d'intervenants qui désirent participer au programme.

Les modifications proposées visent aussi à assurer le maintien du niveau de sûreté dont bénéficient actuellement les compagnies aériennes et les passagers et à ne pas baisser ce niveau d'aucune façon.

Mise en œuvre, application et normes de service

Transports Canada s'attend à ce que ces modifications entrent en vigueur 10 mois suivant la date d'enregistrement. Durant l'année qui précédera la date d'entrée en vigueur des modifications proposées, Transports Canada prévoit communiquer avec les expéditeurs enregistrés afin de promouvoir les modifications proposées et de présenter les options aux expéditeurs enregistrés qui souhaiteraient participer au programme. En ce moment, les mesures susceptibles d'être prises comprennent tenir une réunion avec les participants éventuels, répondre aux questions posées, élaborer et distribuer du matériel de promotion et organiser des séances d'information afin d'expliquer les modifications proposées. Transports Canada se fie également sur les participants actuels au programme quant aux activités de sensibilisation auprès de leurs clients. Ces derniers seront les chargeurs connus et les agents certifiés qui sont ciblés comme assises de la réglementation proposée, et ce, compte tenu de leur capacité éventuelle de contrôle ou de l'intérêt qu'ils ont dans la manutention de fret sécurisé ou contrôlé.

Pour ce qui est des questions de mise en œuvre, une fois le processus d'enregistrement et de demande achevé de manière satisfaisante, Transports Canada délivrerait aux chargeurs connus et aux agents certifiés un numéro de validation et un certificat de désignation pour le contrôle en vertu de l'article 4.84 de la *Loi sur l'aéronautique*, à savoir un document d'aviation canadien (DAC) au sens du paragraphe 3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, qui renfermerait des conditions portant essentiellement sur le contrôle ou le transport/l'entreposage de fret sécurisé.

Les modifications proposées seraient appliquées par la suspension ou l'annulation d'un document d'aviation canadien, l'imposition de sanctions pécuniaires en vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*, ou par une action judiciaire introduite par voie de déclaration de culpabilité par procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Les ressources nécessaires aux activités de mise en œuvre, de promotion de la conformité et d'application seront fournies à partir des ressources disponibles actuellement et seront donc allouées en fonction du niveau de référence actuel du Ministère.

À compter du moment de la réception d'une demande, la norme de service proposée concernant le traitement de la demande de statut de chargeur connu ou d'agent certifié devrait être un délai de 190 jours. Cette norme est fondée sur un processus dans le cadre duquel un demandeur soumet dans les délais prescrits les formulaires dûment remplis et comprenant tous les renseignements requis.

Personne-ressource

Wendy Nixon
Directrice
Élaboration des programmes de sûreté aérienne
Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Courriel : ACSconsultation-consultationSFA@tc.gc.ca

Centre de Soutien de Sûreté du fret aérien
Téléphone (sans frais) : 1-866-375-7342
Télécopieur : 613-949-8502

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to sections 4.71^a and 4.9^b and paragraphs 7.6(1)(a)^c and (b)^c of the *Aeronautics Act*^d, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 and the Designated Provisions Regulations (Air Cargo)*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Wendy Nixon, Director, Aviation Security Program Development, Department of Transport, Place de Ville, Tower B, 112 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-990-1282; fax: 613-949-9199; e-mail: acsconsultation-consultationsfa@tc.gc.ca).

Ottawa, October 23, 2014

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

**REGULATIONS AMENDING THE
CANADIAN AVIATION SECURITY
REGULATIONS, 2012 AND
THE DESIGNATED PROVISIONS
REGULATIONS (AIR CARGO)**

**CANADIAN AVIATION SECURITY
REGULATIONS, 2012**

1. Paragraph 2(k) of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*¹ is replaced by the following:

(k) Part 11 deals with air cargo;

2. Section 3 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“threat item” means any of the following goods that are in a shipment of cargo but are not listed on the waybill or other control document for that cargo:

- (a) an explosive substance;
- (b) an incendiary device;
- (c) a component of an explosive device or incendiary device; and
- (d) any other good that could pose a threat to aviation security.

3. Part 11 of the Regulations is replaced by the following:

PART 11

AIR CARGO

OVERVIEW

Overview

668. This Part sets out requirements for cargo on passenger flights and supplements sections 4.85(3) and (4) of the Act.

^a S.C. 2004, c. 15, s. 5
^b S.C. 1992, c. 4, s. 7
^c S.C. 2004, c. 15, s. 18
^d R.S., c. A-2
¹ SOR/2011-318

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu des articles 4.71^a et 4.9^b et des alinéas 7.6(1)(a)^c et (b)^c de la *Loi sur l'aéronautique*^d, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne et le Règlement sur les textes désignés (fret aérien)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Wendy Nixon, directrice, Élaboration des programmes de sûreté aérienne, ministère des Transports, Place de Ville, Tour B, 112, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : (613) 990-1282; téléc. : 613-949-9199; courriel : acsconsultation-consultationsfa@tc.gc.ca).

Ottawa, le 23 octobre 2014

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE
RÈGLEMENT CANADIEN DE 2012
SUR LA SÛRETÉ AÉRIENNE ET LE
RÈGLEMENT SUR LES TEXTES
DÉSIGNÉS (FRET AÉRIEN)**

**RÈGLEMENT CANADIEN DE 2012
SUR LA SÛRETÉ AÉRIENNE**

1. L'alinéa 2k) du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*¹ est remplacé par ce qui suit :

k) la partie 11 traite du fret aérien;

2. L'article 3 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« article dangereux » L'un quelconque des biens ci-après qui se trouvent dans un chargement de fret, mais qui ne figurent pas dans la lettre de transport aérien ou un autre document de contrôle visant ce fret :

- a) une substance explosive;
- b) un engin incendiaire;
- c) une partie constituante d'un engin explosif ou d'un engin incendiaire;
- d) tout autre bien qui pourrait constituer un danger pour la sûreté aérienne.

3. La partie 11 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 11

FRET AÉRIEN

APERÇU

« article
dangereux »
“threat item”

668. La présente partie prévoit les exigences visant le fret à bord des vols transportant des passagers et est un supplément aux paragraphes 4.85(3) et (4) de la Loi.

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 5
^b L.C. 1992, ch. 4, art. 7
^c L.C. 2004, ch. 15, art. 18
^d L.R., ch. A-2
¹ DORS/2011-318

TRANSPORTING CARGO BY AIR AND TENDERING
CARGO FOR TRANSPORTATION BY AIRTRANSPORT DE FRET PAR AIR ET PRÉSENTATION
DE FRET POUR TRANSPORT AÉRIEN

Requirement to screen cargo	669. For the purposes of subsection 4.85(3) of the Act, cargo to be transported by an air carrier on a passenger flight must be screened by the air carrier for threat items in accordance with security measures unless the cargo was tendered to the air carrier for transportation by air as secure cargo.	669. Pour l'application du paragraphe 4.85(3) de la Loi, le fret qui sera transporté par un transporteur aérien à bord d'un vol transportant des passagers fait l'objet d'un contrôle visant les articles dangereux que le transporteur aérien effectue conformément à une mesure de sûreté à moins que ce fret ne lui soit présenté, pour le transport aérien, comme étant du fret sécurisé.	Exigence concernant le contrôle du fret
Tendering of secure cargo	670. For the purposes of subsection 4.85(4) of the Act, cargo must not be tendered to an air carrier for transportation by air as secure cargo unless the person tendering the cargo screens the cargo before tendering it in order to verify that (a) the cargo was screened for threat items in accordance with security measures; (b) access to the cargo was restricted in accordance with sections 675 to 677; and (c) the cargo was not tampered with after it was screened for threat items.	670. Pour l'application du paragraphe 4.85(4) de la Loi, le fret ne doit pas être présenté à un transporteur aérien, pour le transport aérien, comme étant du fret sécurisé à moins que la personne qui le présente en effectue le contrôle avant sa présentation afin de vérifier si, à la fois : a) le fret a fait l'objet d'un contrôle visant les articles dangereux conformément à une mesure de sûreté; b) l'accès au fret était restreint conformément aux articles 675 à 677; c) le fret n'a pas été altéré après avoir fait l'objet d'un contrôle visant les articles dangereux.	Présentation de fret sécurisé
Direct tendering of secure cargo	671. A person, other than a person referred to in subsection 4.85(4) of the Act, must not tender cargo to an air carrier for transportation by air as secure cargo unless the person has screened the cargo for threat items in accordance with security measures.	671. Il est interdit à toute personne, sauf à une personne visée au paragraphe 4.85(4) de la Loi, de présenter à un transporteur aérien, pour le transport aérien, du fret comme étant du fret sécurisé sans en avoir effectué le contrôle visant les articles dangereux conformément à une mesure de sûreté.	Présentation directe du fret sécurisé
Cargo security form	672. (1) A person must not tender cargo to an air carrier for transportation by air as secure cargo unless the cargo is accompanied by a document, in any paper or electronic format, that is originated by the person who screened the cargo for threat items.	672. (1) Il est interdit à toute personne de présenter à un transporteur aérien, pour le transport aérien, du fret comme étant du fret sécurisé à moins que celui-ci ne soit accompagné d'un document, sous toute forme papier ou électronique, qui provient de la personne qui a effectué le contrôle visant les articles dangereux.	Formulaire de sûreté de fret
Tendering under section 670	(2) If the cargo is tendered by a person referred to in subsection 4.85(4) of the Act, the document must include (a) an air waybill number or the number of a similar control document; (b) the person's name; (c) the air cargo security program number associated with the person's designation by the Minister, under section 4.84 of the Act; (d) the name of the person who screened the cargo for threat items; (e) the air cargo security program number associated with the designation by the Minister, under section 4.84 of the Act, of the person referred to in paragraph (d); (f) a declaration, by one of the authorized cargo representatives of the person referred to in paragraph (d), that (i) the representative screened the cargo for threat items in accordance with security measures, and (ii) the cargo does not contain any threat items; (g) the date on which the screening for threat items took place; (h) a declaration, by one of the authorized cargo representatives of the person referred to in paragraph (d), that	(2) Si le fret est présenté par la personne visée au paragraphe 4.85(4) de la Loi, le document comprend les renseignements suivants : a) un numéro de lettre de transport aérien ou un numéro de document de contrôle similaire; b) le nom de la personne; c) le numéro du programme de sûreté visant le fret aérien qui est associé à la désignation de la personne par le ministre en vertu de l'article 4.84 de la Loi; d) le nom de la personne qui a effectué le contrôle du fret à la recherche d'articles dangereux; e) le numéro du programme de sûreté visant le fret aérien qui est associé à la désignation de la personne visée à l'alinéa d) par le ministre en vertu de l'article 4.84 de la Loi; f) une déclaration de l'un des représentants de fret autorisés de la personne visée à l'alinéa d) portant : (i) d'une part, que le représentant a effectué le contrôle du fret à la recherche d'articles dangereux conformément à une mesure de sûreté, (ii) d'autre part, que le fret ne contient aucun article dangereux; g) la date où le contrôle visant les articles dangereux a été effectué;	Présentation en application de l'article 670

- (i) access to the cargo was restricted in accordance with sections 675 to 677, and
- (ii) the cargo was not tampered with between the time it was screened for threat items and the time the person ceased to be in possession of it;
- (i) a declaration, by one of the authorized cargo representatives of the person tendering the cargo, that
 - (i) access to the cargo was restricted in accordance with sections 675 to 677, and
 - (ii) the cargo was not tampered with between the time it was received from the person referred to in paragraph (d) and the time of tendering;
- (j) the name and signature of the authorized cargo representative referred to in paragraph (f) and the signature date;
- (k) the name and signature of the authorized cargo representative referred to in paragraph (h) and the signature date; and
- (l) the name and signature of the authorized cargo representative referred to in paragraph (i) and the signature date.

Tendering
under
section 671

(3) If the cargo is tendered by a person other than a person referred to in subsection 4.85(4) of the Act, the document must include

- (a) an air waybill number or the number of a similar control document;
- (b) the person's name;
- (c) the air cargo security program number associated with the person's designation by the Minister under section 4.84 of the Act;
- (d) a declaration, by one of the person's authorized cargo representatives, that
 - (i) the representative screened the cargo for threat items in accordance with security measures, and
 - (ii) the cargo does not contain any threat items;
- (e) the date on which the screening for threat items took place;
- (f) a declaration, by one of the person's authorized cargo representatives, that
 - (i) access to the cargo was restricted in accordance with sections 675 to 677, and
 - (ii) the cargo was not tampered with between the time it was screened for threat items and the time of tendering;
- (g) the name and signature of the authorized cargo representative referred to in paragraph (d) and the signature date; and
- (h) the name and signature of the authorized cargo representative referred to in paragraph (f) and the signature date.

h) une déclaration de l'un des représentants de fret autorisés de la personne visée à l'alinéa d) portant :

- (i) d'une part, que l'accès au fret était restreint conformément aux articles 675 à 677,
 - (ii) d'autre part, que le fret n'a pas été altéré entre le moment où il fait l'objet du contrôle visant les articles dangereux et celui où la personne cesse de l'avoir en sa possession;
- i) une déclaration de l'un des représentants de fret autorisés de la personne qui présente le fret portant :
- (i) d'une part, que l'accès au fret était restreint conformément aux articles 675 à 677,
 - (ii) d'autre part, que le fret n'a pas été altéré entre le moment où il a été reçu de la personne visée à l'alinéa d) et celui de sa présentation;
- j) le nom et la signature du représentant de fret autorisé qui est visé à l'alinéa f) ainsi que la date de la signature;
- k) le nom et la signature du représentant de fret autorisé qui est visé à l'alinéa h) ainsi que la date de la signature;
- l) le nom et la signature du représentant de fret autorisé qui est visé à l'alinéa i) ainsi que la date de la signature.

(3) Si le fret est présenté par une personne autre qu'une personne visée au paragraphe 4.85(4) de la Loi, le document comprend les renseignements suivants :

- a) un numéro de lettre de transport aérien ou un numéro de document de contrôle similaire;
- b) le nom de la personne;
- c) le numéro du programme de sûreté visant le fret aérien qui est associé à la désignation de la personne par le ministre en vertu de l'article 4.84 de la Loi;
- d) une déclaration de l'un des représentants de fret autorisés de la personne portant :
 - (i) d'une part, que le représentant a effectué le contrôle du fret à la recherche d'articles dangereux conformément à une mesure de sûreté,
 - (ii) d'autre part, que le fret ne contient aucun article dangereux;
- e) la date où le contrôle visant les articles dangereux a été effectué;
- f) une déclaration de l'un des représentants de fret autorisés de la personne portant :
 - (i) d'une part, que l'accès au fret était restreint conformément aux articles 675 à 677,
 - (ii) d'autre part, que le fret n'a pas été altéré entre le moment où il a fait l'objet du contrôle visant les articles dangereux et celui de sa présentation;
- g) le nom et la signature du représentant de fret autorisé qui est visé à l'alinéa d) ainsi que la date de la signature;
- h) le nom et la signature du représentant de fret autorisé qui est visé à l'alinéa f) ainsi que la date de la signature.

Présentation en
application de
l'article 671

False declaration and inaccurate information	673. A person must not make a false declaration on a document referred to in section 672 or set out inaccurate information on that document.	673. Il est interdit de faire une fausse déclaration sur un document visé à l'article 672 ou d'y indiquer un renseignement inexact.	Fausse déclaration et renseignements inexacts
SCREENINGS		CONTRÔLES	
Authority to screen	674. A person must not screen cargo for the purposes of this Part unless the person is (a) a person designated by the Minister under section 4.84 of the Act; or (b) an authorized cargo representative of a person designated by the Minister under section 4.84 of the Act.	674. Il est interdit à toute personne d'effectuer le contrôle du fret pour l'application de la présente partie à moins qu'elle ne soit, selon le cas : a) une personne désignée par le ministre en vertu de l'article 4.84 de la Loi; b) le représentant de fret autorisé d'une personne désignée par le ministre en vertu de l'article 4.84 de la Loi.	Pouvoir d'effectuer des contrôles
Screening for threat items	675. (1) If a person screens cargo for threat items so that it may be tendered to an air carrier for transportation by air as secure cargo, the person must (a) conduct the screening in accordance with security measures; (b) conduct the screening in an area that the person has designated for screenings; (c) ensure that, while the screening is being conducted, signs are in place at or near the designated area that say "unauthorized access prohibited"; (d) control access to the designated area while the screening is being conducted to ensure that, subject to subsection (2), only the person's authorized cargo representatives have access to the area; (e) take measures to detect unauthorized individuals in the designated area while the screening is being conducted; (f) ensure that, while the screening is being conducted, individuals other than the person's authorized cargo representatives do not have access to cargo in the designated area; and (g) ensure that, while the screening is being conducted, cargo in the designated area is not tampered with.	675. (1) Toute personne qui effectue le contrôle du fret à la recherche d'articles dangereux pour que celui-ci puisse être présenté à un transporteur aérien, pour le transport aérien, comme étant du fret sécurisé est tenue : a) d'effectuer le contrôle conformément à une mesure de sûreté; b) d'effectuer le contrôle dans une zone qu'elle a désignée à cet fin; c) de veiller à ce que pendant que le contrôle est effectué, des panneaux indiquant « accès non autorisé interdit » soient en place dans la zone désignée ou près de celle-ci; d) de contrôler, pendant que le contrôle est effectué, l'accès à la zone désignée de sorte que, sous réserve du paragraphe (2), seuls les représentants de fret autorisés de la personne y aient accès; e) de prendre des mesures pour détecter, pendant que le contrôle est effectué, les individus non autorisés dans la zone désignée; f) de veiller à ce que, pendant que le contrôle est effectué, aucun individu autre qu'un représentant de fret autorisé de la personne n'ait accès au fret dans la zone désignée; g) de veiller à ce que, pendant que le contrôle est effectué, le fret qui se trouve dans la zone désignée ne soit pas altéré.	Contrôle — articles dangereux
Authorized access	(2) An individual who is not one of the person's authorized cargo representative is permitted in the designated area if (a) the individual is acting in the course of his or her employment and requires access to the designated area while screenings are being conducted; (b) the individual has the prior approval of the person's cargo security coordinator; (c) the cargo security coordinator or one of the person's authorized cargo representatives verifies the identity of the individual by means of government-issued photo identification provided by the individual; and (d) the individual is, while in the designated area, escorted and kept under surveillance by one of the person's authorized cargo representatives who is assigned to that task by the person.	(2) Il est permis à un individu qui n'est pas un représentant de fret autorisé de la personne de se trouver dans la zone désignée si les conditions suivantes sont réunies : a) l'individu agit dans le cadre de son emploi et a besoin d'avoir accès à la zone désignée pendant que des contrôles sont effectués; b) il a reçu au préalable l'approbation du coordonnateur de la sûreté du fret de la personne; c) le coordonnateur de la sûreté du fret ou l'un des représentants de fret autorisés de la personne vérifie l'identité de l'individu au moyen d'une pièce d'identité avec photo délivrée par un gouvernement que l'individu lui a fournie; d) l'individu est, pendant qu'il se trouve dans la zone désignée, escorté et gardé sous surveillance par l'un des représentants de fret autorisés de la personne auquel cette tâche a été assignée.	Accès autorisé
Escort limit	(3) For the purposes of paragraph (2)(d), the person must ensure that the authorized cargo representative does not escort more than ten individuals at one time.	(3) Pour l'application de l'alinéa (2)d), la personne veille à ce que le représentant de fret autorisé escorte au plus dix individus à la fois.	Limite relative à l'escorte

STORAGE AND TRANSPORT REQUIREMENTS

EXIGENCES CONCERNANT L'ENTREPOSAGE
ET LE TRANSPORTStorage
requirements

676. (1) If cargo has been screened so that it may be tendered to an air carrier for transportation by air as secure cargo, a person who stores the cargo must

- (a) store the cargo in an area that the person has designated for that purpose;
- (b) ensure that, while the cargo is stored in the area, signs are in place at or near the designated area that say "unauthorized access prohibited";
- (c) control access to the designated area while the cargo is stored in the area to ensure that, subject to subsection (2), only the person's authorized cargo representatives have access to the area;
- (d) take measures to detect unauthorized individuals in the designated area while the cargo is stored in the area;
- (e) ensure that, while the cargo is stored in the designated area, individuals other than the person's authorized cargo representatives do not have access to the cargo; and
- (f) ensure that the cargo in the designated area is not tampered with.

676. (1) Si le fret a fait l'objet d'un contrôle pour que celui-ci puisse être présenté à un transporteur aérien, pour le transport aérien, comme étant du fret sécurisé, la personne qui l'entrepose est tenue :

- a) de l'entreposer dans une zone qu'elle a désignée à cette fin;
- b) de veiller à ce que, pendant que le fret est entreposé, dans la zone désignée, des panneaux indiquant « accès non autorisé interdit », soient en place dans ou près de cette zone;
- c) de contrôler, pendant que le fret est entreposé dans la zone désignée, l'accès à celle-ci de sorte que, sous réserve du paragraphe (2), seuls les représentants de fret autorisés de la personne y aient accès;
- d) de prendre des mesures, pour détecter les individus non autorisés dans la zone désignée, pendant que le fret y est entreposé;
- e) de veiller à ce que, lorsque le fret est entreposé dans la zone désignée, aucun individu autre qu'un représentant de fret autorisé de la personne n'ait accès au fret;
- f) de veiller à ce que le fret qui se trouve dans la zone désignée ne soit pas altéré.

Exigences
concernant
l'entreposageAuthorized
access

(2) An individual who is not one of the person's authorized cargo representatives is permitted in the designated area if

- (a) the individual is acting in the course of his or her employment and requires access to the designated area while cargo that has been screened so that it may be tendered to an air carrier for transportation by air as secure cargo is stored in the area;
- (b) the individual has the prior approval of the person's cargo security coordinator;
- (c) the cargo security coordinator or one of the person's authorized cargo representatives verifies the identity of the individual by means of government-issued photo identification provided by the individual; and
- (d) the individual is, while in the designated area, escorted and kept under surveillance by one of the person's authorized cargo representatives who is assigned to that task by the person.

(2) Il est permis à un individu qui n'est pas un représentant de fret autorisé de la personne de se trouver dans la zone désignée si les conditions suivantes sont réunies :

- a) l'individu agit dans le cadre de son emploi et a besoin d'avoir accès à la zone désignée pendant que le fret qui a fait l'objet d'un contrôle pour que celui-ci puisse être présenté à un transporteur aérien, pour le transport aérien, comme étant du fret sécurisé y est entreposé;
- b) il a reçu au préalable l'approbation du coordonnateur de la sûreté du fret de la personne;
- c) le coordonnateur de la sûreté du fret ou l'un des représentants de fret autorisés de la personne vérifie l'identité de l'individu au moyen d'une pièce d'identité avec photo délivrée par un gouvernement que l'individu lui a fournie;
- d) l'individu est, pendant qu'il se trouve dans la zone désignée, escorté et gardé sous surveillance par l'un des représentants de fret autorisés de la personne auquel cette tâche a été assignée.

Accès autorisé

Escort limit

(3) For the purposes of paragraph (2)(d), the person must ensure that the authorized cargo representative does not escort more than ten individuals at one time.

(3) Pour l'application de l'alinéa (2)d), la personne veille à ce que le représentant de fret autorisé escorte au plus dix individus à la fois.

Limite relative
à l'escorteTransport
requirements

677. (1) If cargo has been screened so that it may be tendered to an air carrier for transportation by air as secure cargo, a person who transports the cargo must

- (a) ensure that the cargo is transported by the person's authorized cargo representatives;
- (b) transport the cargo in a conveyance that is secured with tamper-evident technology; and
- (c) ensure that the cargo is not tampered with during transport.

677. (1) Si le fret a fait l'objet d'un contrôle pour que celui-ci puisse être présenté à un transporteur aérien, pour le transport aérien, comme étant du fret sécurisé, la personne qui le transporte est tenue :

- a) de veiller à ce que le fret soit transporté par des représentants du fret autorisés de la personne;
- b) de le transporter dans un moyen de transport qui est doté d'une technologie d'invulnérabilité;
- c) de veiller à ce qu'il ne soit pas altéré durant le transport.

Exigences
concernant le
transport

Signs of tampering	(2) If the tamper-evident technology shows signs that conveyance has been tampered with, the person must not tender the cargo to an air carrier for transportation by air as secure cargo unless the cargo is re-screened for threat items in accordance with security measures.	(2) Il est interdit à la personne de présenter à un transporteur aérien, pour le transport aérien, du fret comme étant du fret autorisé si la technologie d'invulnérabilité montre des signes d'altération dans le moyen de transport à moins que le fret ne fasse l'objet d'un nouveau contrôle visant les articles dangereux conformément une mesure de sûreté.	Signes d'altération
	CARGO SECURITY COORDINATORS AND AUTHORIZED CARGO REPRESENTATIVES	COORDONNATEURS DE LA SÛRETÉ DU FRET ET REPRÉSENTANTS DU FRET AUTORISÉS	
Application	678. Sections 679 to 681 apply to the following persons: (a) persons who screen cargo for threat items so that it may be tendered to an air carrier for transportation by air as secure cargo; (b) persons who store or transport cargo that has been screened so that it may be tendered to an air carrier for transportation by air as secure cargo; and (c) persons who tender cargo to an air carrier for transportation by air as secure cargo.	678. Les articles 679 à 681 s'appliquent aux personnes suivantes : a) les personnes qui effectuent le contrôle du fret à la recherche d'articles dangereux pour que celui-ci puisse être présenté à un transporteur aérien, pour le transport aérien, comme étant du fret sécurisé; b) les personnes qui entreposent ou transportent du fret ayant fait l'objet d'un contrôle pour que celui-ci puisse être présenté à un transporteur aérien, pour le transport aérien, comme étant du fret sécurisé; c) les personnes qui présentent à un transporteur aérien, pour le transport aérien, du fret comme étant du fret sécurisé.	Application
Cargo security coordinator — designation	679. (1) A person must designate a cargo security coordinator who is responsible for coordinating and overseeing compliance with the regulatory requirements that apply to the person and for acting as the principal contact between the person and the Minister with respect to aviation security matters.	679. (1) La personne désigne un coordonnateur de sûreté du fret chargé de coordonner et de surveiller le respect des exigences réglementaires qui s'appliquent à elle et d'agir à titre de personne-ressource principale entre elle et le ministre en ce qui concerne les questions relatives à la sécurité aérienne.	Coordonnateur de la sûreté du fret — désignation
Cargo security coordinator — restriction	(2) The person must not designate an individual as cargo security coordinator unless that individual is one of the person's authorized cargo representatives and is also a senior manager or a supervisor.	(2) Il est interdit à la personne de désigner un individu à titre de coordonnateur de sûreté du fret à moins que celui-ci ne soit à la fois l'un de ses représentants de fret autorisés et l'un de ses cadres supérieurs ou de ses superviseurs.	Coordonnateur de la sûreté du fret — limite
Authorized cargo representative	680. (1) A person must not designate an individual as one of the person's authorized cargo representatives unless the individual (a) is employed by the person; (b) has a security clearance or, on the basis of a background check conducted by the person's cargo security coordinator, does not pose a risk to aviation security; (c) has provided three character references to the person; and (d) has been trained in relation to his or her duties as an authorized cargo representative.	680. (1) Il est interdit à toute personne de désigner un individu à titre de l'un de ses représentants de fret autorisés à moins que celui-ci ne réponde aux exigences suivantes : a) l'individu est employé par la personne; b) il possède une habilitation de sécurité ou, sur la base de la vérification des antécédents effectuée par le coordonnateur du fret de la personne, il ne présente pas un risque pour la sûreté aérienne; c) il a fourni à la personne trois références morales; d) il a reçu une formation portant sur ses fonctions à titre de représentant de fret autorisé.	Représentant du fret autorisé
Background check	(2) The person must ensure that the background check includes (a) a Canadian criminal record check; (b) a check of the individual's home addresses for the five years preceding the date of the background check; and (c) a check of the individual's work history for the five years preceding the date of the background check.	(2) La personne veille à ce que la vérification des antécédents comprenne les vérifications suivantes : a) une vérification du casier judiciaire canadien; b) une vérification des adresses à domicile de l'individu au cours des cinq années précédant la date de la vérification des antécédents; c) une vérification de ses antécédents professionnels au cours des cinq années précédant la date de la vérification des antécédents.	Vérification des antécédents
Canadian criminal record check	681. If a person's authorized cargo representative does not have a security clearance, the person must conduct a Canadian criminal record check on the authorized cargo representative at least once every five years.	681. La personne effectue, au moins tous les cinq ans, la vérification du casier judiciaire canadien de ses représentants de fret autorisés qui ne possèdent pas d'habilitation de sécurité.	Casier judiciaire canadien

REPORTING OF SECURITY INCIDENTS

Reporting of security incidents

682. A person referred to in section 678 must immediately notify the Minister if the person

- (a) detects a threat item in cargo while screening it so that it may be tendered to an air carrier for transport by air as secure cargo;
- (b) detects unauthorized access to cargo in the person's possession that is being screened or has been screened so that it may be tendered to an air carrier for transport by air as secure cargo;
- (c) detects signs of tampering with cargo in the person's possession that is being screened or has been screened so that it may be tendered to an air carrier for transport by air as secure cargo; or
- (d) becomes aware of any other aviation security incident involving cargo that is or was in the person's possession.

RECORD KEEPING

Cargo security form

683. A person who tenders cargo to an air carrier for transportation by air as secure cargo must keep a copy of the document referred to in subsection 672(1) — or the data set out in that document — for at least 90 days after the day on which the person ceases to be in possession of the cargo.

Training record

684. (1) A person referred to in section 678 must keep a training record, in any paper or electronic format, for each of the person's authorized cargo representatives.

Required information

- (2) A training record for an authorized cargo representative must include
- (a) the name of the authorized cargo representative;
 - (b) his or her position title;
 - (c) the dates on which he or she received training in relation to his or her duties as an authorized cargo representative;
 - (d) a description of the duties; and
 - (e) the name of the person who provided the training.

Deletion of information

(3) The person may delete information on a training record if the information is more than five years old.

Retention period

(4) If one of the person's authorized cargo representatives ceases to act as an authorized cargo representative, the person must keep the training record for at least 90 days after the day on which the authorized cargo representative ceases to act in that capacity.

Background check record

685. (1) If an individual undergoes a background check for the purposes of paragraph 680(1)(b) and is designated as a person's authorized cargo representative, the person must keep a record in respect of the check that contains

- (a) the name of the individual;
- (b) the date of the check; and

SIGNALEMENT DES INCIDENTS DE SÛRETÉ

682. La personne visée à l'article 678 avise immédiatement le ministre dans les cas suivants :

- a) elle détecte un article dangereux dans le fret lorsqu'elle en effectue le contrôle pour que celui-ci puisse être présenté à un transporteur aérien, pour le transport aérien, comme étant du fret sécurisé;
- b) elle détecte un accès non autorisé au fret en sa possession qui fait ou a fait l'objet d'un contrôle pour que celui-ci puisse être présenté à un transporteur aérien, pour le transport aérien, comme étant du fret sécurisé;
- c) elle détecte des signes d'altération du fret en sa possession qui fait ou a fait l'objet d'un contrôle pour que celui-ci puisse être présenté à un transporteur aérien, pour le transport aérien, comme étant du fret sécurisé;
- d) elle a connaissance de tout autre incident visant la sûreté aérienne mettant en cause le fret qui est ou était en sa possession.

Signalement des incidents de sûreté

CONSERVATION DES DOSSIERS

683. Toute personne qui présente à un transporteur aérien, pour le transport aérien, du fret comme étant du fret sécurisé conserve une copie du document visé au paragraphe 672 (1) — ou les données figurant dans ce document — pendant au moins quatre-vingt-dix jours après la date où elle cesse d'être en possession du fret.

Formulaire de sûreté de fret

684. (1) Toute personne visée à l'article 678 tient un dossier de formation, sous forme papier ou électronique, pour chacun de ses représentants de fret autorisés.

Dossier de formation

- (2) Le dossier de formation pour un représentant de fret autorisé comprend les renseignements suivants :
- a) le nom du représentant du fret autorisé;
 - b) le titre de son poste;
 - c) les dates où il a reçu la formation sur ses fonctions à titre de représentant de fret autorisé;
 - d) la description de ses fonctions;
 - e) le nom de la personne qui lui a donné la formation.

Renseignements exigés

(3) La personne peut supprimer des renseignements dans un dossier de formation s'ils datent de plus de cinq ans.

Suppression de renseignements

(4) Si un de ses représentants de fret autorisés cesse d'agir à titre de représentant de fret autorisé, la personne conserve le dossier de formation pendant au moins quatre-vingt-dix jours suivant la date où ce représentant a cessé d'agir à ce titre.

Période de conservation

685. (1) Si un individu fait l'objet d'une vérification des antécédents pour l'application de l'alinéa 680(1)(b) et est désignée à titre de représentant de fret autorisé d'une personne, celle-ci conserve, à l'égard de la vérification, un dossier qui comporte les renseignements suivants :

Dossier concernant la vérification des antécédents

- a) le nom de l'individu;

(c) the name of the cargo security coordinator who conducted the check.

b) la date de la vérification;
c) le nom du coordonnateur de la sûreté du fret qui a effectué la vérification.

Retention period

(2) If the individual ceases to act as the person's authorized cargo representative, the person must keep the record for at least 90 days after the day on which the authorized cargo representative ceases to act in that capacity.

(2) Si l'individu cesse d'agir à titre de représentant de fret autorisé de la personne, celle-ci conserve le dossier pendant au moins quatre-vingt-dix jours après la date où ce représentant a cessé d'agir à ce titre.

Période de conservation

Ministerial access

686. A person who keeps a document or other record under this Part must make the document or record available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.

686. Toute personne qui conserve un document ou un autre dossier en application de la présente partie le met à la disposition du ministre, sur avis raisonnable de celui-ci.

Accès ministériel

[687 to 738 reserved]

[687 à 738 réservés]

4. Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference "Section 545":

4. L'annexe 4 du même règlement est modifié par adjonction, après la mention « article 545 », de ce qui suit :

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
PART 11 — AIR CARGO		
Section 671	5,000	25,000
Subsection 672(1)	5,000	25,000
Section 673	5,000	25,000
Section 674	5,000	25,000
Paragraph 675(1)(a)	5,000	25,000
Paragraph 675(1)(b)	5,000	25,000
Paragraph 675(1)(c)	3,000	10,000
Paragraph 675(1)(d)	5,000	25,000
Paragraph 675(1)(e)	5,000	25,000
Paragraph 675(1)(f)	5,000	25,000
Paragraph 675(1)(g)	5,000	25,000
Subsection 675(3)	5,000	25,000
Paragraph 676(1)(a)	5,000	25,000
Paragraph 676(1)(b)	3,000	10,000
Paragraph 676(1)(c)	5,000	25,000
Paragraph 676(1)(d)	5,000	25,000
Paragraph 676(1)(e)	5,000	25,000
Paragraph 676(1)(f)	5,000	25,000
Subsection 676(3)	5,000	25,000
Paragraph 677(1)(a)	5,000	25,000
Paragraph 677(1)(b)	5,000	25,000
Paragraph 677(1)(c)	5,000	25,000
Subsection 677(2)	5,000	25,000
Subsection 679(1)	5,000	25,000
Subsection 679(2)	5,000	25,000
Subsection 680(1)	5,000	25,000
Subsection 680(2)	5,000	25,000
Section 681	5,000	25,000
Section 682	5,000	25,000
Section 683	3,000	10,000
Subsection 684(1)	3,000	10,000
Subsection 684(4)	3,000	10,000
Subsection 685(1)	3,000	10,000
Subsection 685(2)	3,000	10,000
Section 686	5,000	25,000

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
PARTIE 11 — FRET AÉRIEN		
Article 671	5 000	25 000
Paragraphe 672(1)	5 000	25 000
Article 673	5 000	25 000
Article 674	5 000	25 000
Alinéa 675(1)a)	5 000	25 000
Alinéa 675(1)b)	5 000	25 000
Alinéa 675(1)c)	3 000	10 000
Alinéa 675(1)d)	5 000	25 000
Alinéa 675(1)e)	5 000	25 000
Alinéa 675(1)f)	5 000	25 000
Alinéa 675(1)g)	5 000	25 000
Paragraphe 675(3)	5 000	25 000
Alinéa 676(1)a)	5 000	25 000
Alinéa 676(1)b)	3 000	10 000
Alinéa 676(1)c)	5 000	25 000
Alinéa 676(1)d)	5 000	25 000
Alinéa 676(1)e)	5 000	25 000
Alinéa 676(1)f)	5 000	25 000
Paragraphe 676(3)	5 000	25 000
Alinéa 677(1)a)	5 000	25 000
Alinéa 677(1)b)	5 000	25 000
Alinéa 677(1)c)	5 000	25 000
Paragraphe 677(2)	5 000	25 000
Paragraphe 679(1)	5 000	25 000
Paragraphe 679(2)	5 000	25 000
Paragraphe 680(1)	5 000	25 000
Paragraphe 680(2)	5 000	25 000
Article 681	5 000	25 000
Article 682	5 000	25 000
Article 683	3 000	10 000
Paragraphe 684(1)	3 000	10 000
Paragraphe 684(4)	3 000	10 000
Paragraphe 685(1)	3 000	10 000
Paragraphe 685(2)	3 000	10 000
Article 686	5 000	25 000

**DESIGNATED PROVISIONS
REGULATIONS**

5. Schedule 4 to the *Designated Provisions Regulations*² is amended by adding the following after item 4:

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Item	Individual	Corporation
5.	5,000	25,000

COMING INTO FORCE

6. These Regulations come into force on the day that is ten months after the day on which they are registered.

[44-1-o]

**RÈGLEMENT SUR LES
TEXTES DÉSIGNÉS**

5. L'annexe 4 du *Règlement sur les textes désignés*² est modifié par adjonction, après l'article 4, de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Article	Personne physique	Personne morale
5.	5 000	25 000

ENTRÉE EN VIGUEUR

6. Le présent règlement entre en vigueur dix mois suivant la date de son enregistrement.

[44-1-o]

² SOR/2000-112² DORS/2000-112

INDEX

Vol. 148, No. 44 — November 1, 2014

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canadian International Trade Tribunal**

Appeal

Notice No. HA-2014-021..... 2767

Order

Professional, administrative and management support
services..... 2767**Canadian Radio-television and Telecommunications
Commission**

Decisions

2014-539, 2014-547 and 2014-550..... 2770

* Notice to interested parties..... 2767

Notices of consultation

2014-541 and 2014-544 2769

Part 1 applications..... 2768

Public Service Commission

Public Service Employment Act

Permission and leave granted (Watton, Mark)..... 2770

GOVERNMENT NOTICES**Bank of Canada**

Statement

Statement of financial position as at
September 30, 2014 2764**GOVERNMENT NOTICES — Continued****Environment, Dept. of the**

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Order 2014-87-09-02 Amending the Non-domestic

Substances List..... 2757

Waiver of information requirements for living
organisms (subsection 106(9) of the Canadian

Environmental Protection Act, 1999)..... 2757

Waiver of information requirements for substances

(subsection 81(9) of the Canadian Environmental

Protection Act, 1999)..... 2759

Industry, Dept. of

Appointments..... 2760

MISCELLANEOUS NOTICES

John McIninch Foundation (The)

Surrender of charter 2772

* XL Specialty Insurance Company

Application to establish a Canadian branch..... 2772

PARLIAMENT**House of Commons**

* Filing applications for private bills (Second Session,

Forty-First Parliament)..... 2766

PROPOSED REGULATIONS**Transport, Dept. of**

Aeronautics Act

Regulations Amending the Canadian Aviation Security

Regulations, 2012 and the Designated Provisions

Regulations (Air Cargo)..... 2774

INDEXVol. 148, n° 44 — Le 1^{er} novembre 2014

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

John McIninch Foundation (The) Abandon de charte	2772
* XL Specialty Insurance Company Demande d'établissement d'une succursale canadienne	2772

AVIS DU GOUVERNEMENT**Banque du Canada**

Bilan État de la situation financière au 30 septembre 2014.....	2765
--	------

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Arrêté 2014-87-09-02 modifiant la Liste extérieure	2757
Exemption à l'obligation de fournir des renseignements concernant les organismes vivants [paragraphe 106(9) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]	2757
Exemption à l'obligation de fournir des renseignements concernant les substances [paragraphe 81(9) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)].....	2759

Industrie, min. de l'

Nominations.....	2760
------------------	------

COMMISSIONS**Commission de la fonction publique**

Loi sur l'emploi dans la fonction publique Permission et congé accordés (Watton, Mark).....	2770
--	------

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

* Avis aux intéressés	2767
Avis de consultation 2014-541 et 2014-544.....	2769
Décisions 2014-539, 2014-547 et 2014-550.....	2770
Demandes de la partie 1	2768

Tribunal canadien du commerce extérieur

Appel Avis n° HA-2014-021.....	2767
Ordonnance Services de soutien professionnel et administratif et services de soutien à la gestion	2767

PARLEMENT**Chambre des communes**

* Demandes introductives de projets de lois privés (Deuxième session, quarante et unième législature).....	2766
--	------

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Transports, min. des**

Loi sur l'aéronautique Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne et le Règlement sur les textes désignés (fret aérien).....	2774
---	------