

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, APRIL 27, 2013

OTTAWA, LE SAMEDI 27 AVRIL 2013

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* is published under 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 2, 2013, 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 *Canada Gazette* is available in most public libraries for consultation.

To subscribe to, or obtain copies of, the *Canada Gazette*, contact bookstores selling government publications as listed in the telephone directory or write to Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at <http://gazette.gc.ca>. It is accessible in Portable Document Format (PDF) and in HyperText Mark-up Language (HTML) as the alternate format. The on-line PDF format of Part I, Part II and Part III is official since April 1, 2003, and is published simultaneously with the printed copy.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada, by telephone at 613-996-6886 or by email at droitdauteur.copyright@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 2 janvier 2013 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

On peut consulter la *Gazette du Canada* dans la plupart des bibliothèques publiques.

On peut s'abonner à la *Gazette du Canada* ou en obtenir des exemplaires en s'adressant aux agents libraires associés énumérés dans l'annuaire téléphonique ou en s'adressant aux Éditions et Services de dépôt, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

La *Gazette du Canada* est aussi offerte gratuitement sur Internet au <http://gazette.gc.ca>. La publication y est accessible en format de document portable (PDF) et en langage hypertexte (HTML) comme média substitut. Le format PDF en direct de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III est officiel depuis le 1^{er} avril 2003 et est publié en même temps que la copie imprimée.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, par téléphone au 613-996-6886 ou par courriel à l'adresse droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

<i>Canada Gazette</i>	<i>Part I</i>	<i>Part II</i>	<i>Part III</i>
Yearly subscription			
Canada	\$135.00	\$67.50	\$28.50
Outside Canada	US\$135.00	US\$67.50	US\$28.50
Per copy			
Canada	\$2.95	\$3.50	\$4.50
Outside Canada	US\$2.95	US\$3.50	US\$4.50

<i>Gazette du Canada</i>	<i>Partie I</i>	<i>Partie II</i>	<i>Partie III</i>
Abonnement annuel			
Canada	135,00 \$	67,50 \$	28,50 \$
Extérieur du Canada	135,00 \$US	67,50 \$US	28,50 \$US
Exemplaire			
Canada	2,95 \$	3,50 \$	4,50 \$
Extérieur du Canada	2,95 \$US	3,50 \$US	4,50 \$US

REQUESTS FOR INSERTION

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 desired Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

Each client will receive a free copy of the *Canada Gazette* for every week during which a notice is published.

DEMANDES D'INSERTION

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 chaque semaine de parution d'un avis, le client recevra un exemplaire gratuit de la *Gazette du Canada*.

TABLE OF CONTENTS

Vol. 147, No. 17 — April 27, 2013

Government House	848
(orders, decorations and medals)	
Government notices	859
Parliament	
House of Commons	862
Commissions	863
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	873
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Orders in Council	875
Proposed regulations	878
(including amendments to existing regulations)	
Index	1043

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 147, n° 17 — Le 27 avril 2013

Résidence du Gouverneur général	848
(ordres, décorations et médailles)	
Avis du gouvernement	859
Parlement	
Chambre des communes	862
Commissions	863
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	873
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Décrets	875
Règlements projetés	878
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	1044

GOVERNMENT HOUSE**MOST VENERABLE ORDER OF THE HOSPITAL OF ST. JOHN OF JERUSALEM**

His Excellency the Right Honourable David Johnston, on behalf of Her Majesty the Queen of Canada, is pleased hereby to appoint the following Canadian, who has been recommended for such appointment by the Grand Prior of the Most Venerable Order of the Hospital of St. John of Jerusalem:

Knight of the Order of St. John

Chevalier de l'Ordre de Saint-Jean

As of March 14, 2013/En vigueur le 14 mars 2013

His Honour, the Honourable/Son Honneur, l'honorable Frank Frederick Fagan, C.M., O.N.L., St. John's, N.L.

EMMANUELLE SAJOUS
Deputy Secretary

[17-1-o]

La sous-secrétaire
EMMANUELLE SAJOUS

[17-1-o]

MOST VENERABLE ORDER OF THE HOSPITAL OF ST. JOHN OF JERUSALEM

His Excellency the Right Honourable David Johnston, on behalf of Her Majesty the Queen of Canada, is pleased hereby to appoint the following Canadians, who have been recommended for such appointment by the Grand Prior of the Most Venerable Order of the Hospital of St. John of Jerusalem:

Knights and Dame of the Order of St. John

Chevaliers et Dame de l'Ordre de Saint-Jean

As of September 25, 2012/En vigueur le 25 septembre 2012

His Honour, the Honourable/Son Honneur l'honorable H. Frank Lewis, O.P.E.I., Charlottetown, PEI

As of February 5, 2013/En vigueur le 5 février 2013

Commander/Capitaine de frégate Sylvain Bissonnette, Laval, QC
Robert Cade, C.D., Regina, SK
Gilbert James Carter, Sussex, NB

ORDRE TRÈS VÉNÉRABLE DE L'HÔPITAL DE SAINT-JEAN DE JÉRUSALEM

Son Excellence le très honorable David Johnston, au nom de Sa Majesté la Reine du Canada et en accord avec les recommandations du Grand Prieur de l'Ordre très vénérable de l'Hôpital de Saint-Jean de Jérusalem, est heureux de nommer les Canadiens dont les noms suivent :

Her Honour, the Honourable/Son Honneur l'honorable Judith Isabel Guichon, O.B.C., Victoria, BC

Commanders of the Order of St. John

Commandeurs de l'Ordre de Saint-Jean

As of September 25, 2012/En vigueur le 25 septembre 2012

Daniel Faucher, Repentigny, QC
Marianne Rita Hagen, Timberlea, NS
Commander (Retired)/Capitaine de frégate (retraité) Robert Henry McIlwaine, C.D., Vancouver, BC

Thomas Craig Wilson, Surrey, BC

*Commanders of the Order of St. John — Continued**Commandeurs de l'Ordre de Saint-Jean (suite)**As of February 5, 2013/En vigueur le 5 février 2013*

Commodore Hans Jung, O.M.M., C.D., Ottawa, ON
 Carmie McCormack, Georgetown, ON

Keith Ernest Perron, Guelph, ON

*Officers of the Order of St. John**Officiers de l'Ordre de Saint-Jean**As of September 25, 2012/En vigueur le 25 septembre 2012*

Constable Kirk Patrick Hughes, Deline, NT
 Kevin Robert Edward McCormick, Sudbury, ON
 Captain(N) (Retired)/Capitaine de vaisseau (retraité) Normand
 Potvin, Courtenay, BC

Mohammad Imran Shamsi, Port Coquitlam, BC

As of February 5, 2013/En vigueur le 5 février 2013

André Fournier, Drummondville, QC
 Steven David Gaetz, Winnipeg, MB
 Major Carl Gauthier, M.M.M., C.D., Nepean, ON
 Dany Houde, Québec, QC
 Lieutenant(N)/Lieutenant de vaisseau Jeffrey Lee,
 Richmond, BC
 Kellie Lee Mitchell, Yellowknife, NT
 John Nadeau, Whistler, BC

Kathleen May Parker, Walkerton, ON
 James Patterson, Ottawa, ON
 Annie Pinard, Saint-Ambroise-de-Kildare, QC
 Lieutenant Eric Lorenzo Marcel Roy, C.D., Ottawa, ON
 Lieutenant-Colonel (Retired)/Lieutenant-colonel (retraité)
 Douglas Edward Slowski, C.D., Nanaimo, BC
 Julia Kristine Zoetewey, Vancouver, BC

*Members of the Order of St. John**Membres de l'Ordre de Saint-Jean**As of September 25, 2012/En vigueur le 25 septembre 2012*

Daniel Alexander Arbuckle, Ingersoll, ON
 Tina Basque, Port Perry, ON
 Robert Boily, Laval, QC
 Nancy Darlene Burrows, River Ryan, NS
 Josée Cadieux, Princeville, QC
 Dyane Cadoret, Québec, QC
 Samson Ka Yang Chan, Vancouver, BC
 Vincenzo Cicero, Acton, ON
 Bradley John Collyer, Peterborough, ON
 Wendy Lilian Downing, North York, ON
 Marilyn Marie Dwyer, Brantford, ON
 Donna Marie Flemming, Ketch Harbour, NS
 Captain/Capitaine David Jean-Baptiste Donat Moreau Fortin,
 Saint-Jacques-le-Mineur, QC
 Jimmie Leroy Francis, Burlington, ON
 Matthew Aaron Glover, Burlington, ON
 Colonel Hercule Gosselin, O.M.M., C.D., Montréal, QC
 Allan Graham, Oshawa, ON

Christina Hong, Burnaby, BC
 Master Warrant Officer/Adjudant-maître Henry Klausnitzer,
 C.D., London, ON
 Patty Wai Yin Lo, Thornhill, ON
 Mary Georgette Loblaw, Port Moody, BC
 Wendy Luong, Vancouver, BC
 Lloyd David McKnight, M.M.M., Chester Basin, NS
 Evan John Charles Mohns, Arnprior, ON
 Adrian Kar-Hao Ng, Vancouver, BC
 Sergeant/Sergent Lawrence William O'Brien, C.D.,
 Courtenay, BC
 Jonathan William Peppler, Elmwood, ON
 Master Warrant Officer/Adjudant-maître Richard Louis Perreault,
 C.D., Smiths Falls, ON
 Shirley Ann Philpot, Kamloops, BC
 Marsha Elaine Seens, Ajax, ON
 Richard Vincent Teixeira, Markham, ON

*Members of the Order of St. John — Continued**Membres de l'Ordre de Saint-Jean (suite)**As of February 5, 2013/En vigueur le 5 février 2013*

Lieutenant-Colonel/Lieutenant-colonel Paul Bradford,
LaSalle, ON
Keith Gordon Brine, Winnipeg, MB
Norma Alice Broadbear, Belleville, ON
Master Corporal (Retired)/Caporal-chef (retraité) Paul Joseph
Currie, C.D., Fort Smith, NT
Lori Elaine Dubinsky, Dugald, MB
Her Honour/Son Honneur Linda May Ethell, Edmonton, AB
Leon Frederick Flannigan, Rivers, MB
Robert Goneau, Rockland, ON
Glen Currie Greenhill, Courtenay, BC
Yves Harvey, Québec, QC
Nancy Lynette Hollman, Belleville, ON

Benjamin Kay Yip Kaan, Vancouver, BC
Darrel Elbert Kennedy, Ottawa, ON
Janie Margaret Law, Dugald, MB
Heather Marie Gordon Leong, Cambridge, ON
Jeffrey Lott, Nanaimo, BC
Reverend/Révérend Joseph Francis Malley, Miramichi, NB
Lyndsay Alison McGregor, Hanover, ON
Russell Dennis Newcombe, Pitt Meadows, BC
David Robert Paradis, Barrie, ON
David Christopher Rakobowchuk, Ottawa, ON
Trent Alexander Ralston, Burlington, ON
Lieutenant-Colonel (Retired)/Lieutenant-colonel (retraité) Henry
Leslie Lawrence Simpson, C.D., Belleville, ON

EMMANUELLE SAJOUS
Deputy Secretary

[17-1-o]

La sous-secrétaire
EMMANUELLE SAJOUS

[17-1-o]

MERITORIOUS SERVICE DECORATIONS

His Excellency the Right Honourable David Johnston, Governor General of Canada, on the recommendation of the Chief of the Defence Staff, has awarded Meritorious Service Decorations (Military Division) as follows:

*Meritorious Service Cross
(Military Division)*

**GENERAL JAMES MATTIS, M.S.C. (UNITED STATES
MARINE CORPS)**

Richland, Washington, United States of America

While occupying key leadership positions within the United States Armed Forces and NATO between 2001 and 2012, General Mattis directly and repeatedly contributed to the Canadian Forces' operational success in Afghanistan. Providing unprecedented access and championing Canadian participation in critical policy and training events, he helped shape Canadian counter-insurgency doctrine. Demonstrating unequivocal support and unwavering commitment to Canada, General Mattis has significantly strengthened Canadian-American relations and has been a critical enabler in both countries' shared achievements in Afghanistan.

**LIEUTENANT-COLONEL BARRY MARSHALL
SOUTHERN, M.S.C., M.S.M., C.D.**
Ottawa, Ontario

As Canadian defence attaché at the Canadian Embassy in Libya during 2011, Lieutenant-Colonel Southern played a pivotal role in the successful and safe evacuation of Canadian citizens from that country. In difficult and dangerous situations, he showed an innate cultural awareness and intrinsic leadership ability. Lieutenant-Colonel Southern also provided vital support to the Ambassador in the re-establishment of the embassy, while taking on the responsibility of chargé d'affaires — an opportunity rarely accorded to a defence attaché.

DÉCORATIONS POUR SERVICE MÉRITOIRE

Son Excellence le très honorable David Johnston, gouverneur général du Canada, selon la recommandation du chef d'état-major de la défense, a décerné les Décorations pour service méritoire (division militaire) suivantes :

*Croix du service méritoire
(division militaire)*

**LE GÉNÉRAL JAMES MATTIS, C.S.M. (CORPS DES
MARINES DES ÉTATS-UNIS)**

Richland (Washington, États-Unis d'Amérique)

Dans l'exécution de ses fonctions de leadership clés au sein des Forces armées des États-Unis et de l'OTAN de 2001 à 2012, le général Mattis a directement contribué au succès opérationnel des Forces canadiennes en Afghanistan, et ce, à maintes reprises. En procurant un accès sans précédent au Canada et en favorisant sa participation à des événements politiques et éducatifs essentiels, il a contribué à l'établissement de la doctrine anti-insurrectionnelle du Canada. Faisant preuve d'un engagement ferme et inébranlable envers le Canada, le général Mattis a sensiblement renforcé les relations canado-américaines et a joué un rôle indispensable dans les réalisations conjointes des deux pays en Afghanistan.

**LE LIEUTENANT-COLONEL BARRY MARSHALL
SOUTHERN, C.S.M., M.S.M., C.D.**
Ottawa (Ontario)

En tant qu'attaché de défense à l'ambassade canadienne en Libye en 2011, le lieutenant-colonel Southern a joué un rôle central dans l'évacuation sécuritaire et réussie des citoyens canadiens qui étaient alors dans le pays. Sa grande sensibilité culturelle et sa capacité intrinsèque à prendre les commandes d'une situation absolument tragique se sont avérées remarquables. Le lieutenant-colonel Southern a également apporté un soutien essentiel à l'ambassadeur lorsqu'est venu le temps de remettre l'ambassade sur pied, assumant les fonctions de chargé d'affaires — une rare occasion pour un attaché de défense.

*Meritorious Service Medal
(Military Division)*

PETTY OFFICER 1ST CLASS DANIEL JAMES MAURICE
ASH, M.S.M., C.D.
Halifax, Nova Scotia

From June 2007 to May 2011, Petty Officer 1st Class Ash was the primary military member of RANA FM, a local radio station which linked Kandahar civilians to Canadian and Coalition forces operating in Afghanistan. His decisiveness and dedication while verifying radio broadcasts and developing procedures to deal with telephone calls regarding insurgent activities directly contributed to the enhancement of in-theatre intelligence. Petty Officer 1st Class Ash's professionalism and leadership allowed RANA FM to become a vital intelligence asset for operations in Kandahar.

MAJOR DANIEL AUGER, M.S.M., C.D.
Verdun, Quebec

As commander of operations and chief of staff of the Operational Mentoring and Liaison Team in Afghanistan, from April to October 2009, Major Auger distinguished himself through his leadership and professionalism. Faced with an increased number of units under Canadian mentorship, he ensured that the teams were properly equipped to meet the challenges of their mission and command expectations. Major Auger's coordination and tactical acumen greatly improved the operational efficiency of the Afghan units.

SERGEANT JOSEPH CLAUDE PATRICK AUGER, M.S.M.,
C.D.
Montréal, Quebec

On December 18, 2010, during a reconnaissance operation to secure a road building project in Afghanistan, Sergeant Auger's platoon came upon a group of buildings that had been heavily booby trapped with explosive devices. Following explosions that seriously injured several of his soldiers, Sergeant Auger took charge of the situation calmly and in an exemplary manner. He regained control of his soldiers and ensured the rapid evacuation of the wounded personnel. Sergeant Auger's expertise and actions minimized the disastrous consequences of a chaotic and very dangerous situation.

CHIEF WARRANT OFFICER GÉRALD BLAIS, M.S.M., C.D.
Montréal, Quebec

From May to July 2011, Chief Warrant Officer Blais distinguished himself as Joint Task Force Afghanistan regimental sergeant-major when appointed to this position with little notice. In theatre since August 2010, as regimental sergeant-major of Headquarters and Signals Squadron, he demonstrated loyalty and flexibility, which eased his acceptance by troops and ensured full continuity of Task Force command. Chief Warrant Officer Blais' personal and professional attributes contributed greatly to the success of the Canadian Forces' counter-insurgency operations.

MAJOR PASCAL BLANCHETTE, M.S.M., C.D.
Chatham, Ontario

As officer commanding Engineer Support Squadron in Afghanistan from November 2010 to July 2011, Major Blanchette

*Médaille du service méritoire
(division militaire)*

LE MAÎTRE DE 1^{RE} CLASSE DANIEL JAMES MAURICE
ASH, M.S.M., C.D.
Halifax (Nouvelle-Écosse)

De juin 2007 à mai 2011, le maître de 1^{re} classe Ash a été le principal militaire responsable de RANA FM, une station de radio locale assurant la liaison entre les civils de Kandahar et les forces du Canada et de la coalition en Afghanistan. L'esprit décisif et le dévouement dont il a fait preuve dans la vérification des émissions de radio et la mise au point des procédures pour traiter les appels liés aux activités d'insurrection ont directement contribué à l'amélioration des renseignements dans le théâtre d'opérations. Le professionnalisme et le leadership du maître de 1^{re} classe Ash ont permis à RANA FM de devenir une source de renseignements essentielle sur les opérations à Kandahar.

LE MAJOR DANIEL AUGER, M.S.M., C.D.
Verdun (Québec)

À titre de commandant des opérations et chef d'état-major de l'Équipe de liaison et de mentorat opérationnel en Afghanistan, d'avril à octobre 2009, le major Auger s'est distingué par son leadership et son professionnalisme. Face à une augmentation du nombre d'unités sous le mentorat canadien, il s'est assuré que les équipes étaient adéquatement équipées pour relever les défis de leur mission et les attentes du commandement. La coordination et l'acuité tactique du major Auger ont considérablement amélioré l'efficacité opérationnelle des unités afghanes.

LE SERGENT JOSEPH CLAUDE PATRICK AUGER, M.S.M.,
C.D.
Montréal (Québec)

Le 18 décembre 2010, lors d'une opération de reconnaissance pour sécuriser un projet de construction de route en Afghanistan, le peloton du sergent Auger s'est retrouvé dans un ensemble de bâtiments hautement piégé par des dispositifs explosifs. À la suite des explosions blessant grièvement plusieurs de ses soldats, le sergent Auger a géré la situation calmement et de façon exemplaire. Il a repris ses soldats en mains et a assuré l'évacuation rapide de multiples blessés. Le savoir-faire et les actions du sergent Auger ont permis de minimiser les effets néfastes d'une situation chaotique et très dangereuse.

L'ADJUDANT-CHEF GÉRALD BLAIS, M.S.M., C.D.
Montréal (Québec)

De mai à juillet 2011, l'adjudant-chef Blais s'est distingué en tant que sergent-major régimentaire de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan lorsqu'il a été nommé à ce poste avec peu de préavis. En théâtre depuis le mois d'août 2010 comme sergent-major régimentaire du Quartier général et de l'escadron de transmissions, il a fait preuve d'une loyauté et d'une flexibilité qui ont facilité son acceptation par les troupes et assuré une continuité sans faille du commandement de la Force opérationnelle. Les qualités personnelles et professionnelles démontrées par l'adjudant-chef Blais ont grandement contribué au succès des opérations de contre-insurrection des Forces canadiennes.

LE MAJOR PASCAL BLANCHETTE, M.S.M., C.D.
Chatham (Ontario)

En tant que commandant de l'Escadron d'appui du génie en Afghanistan de novembre 2010 à juillet 2011, le major Blanchette

ensured the provision of first-rate engineering support to Task Force Kandahar. Operating during a period of unprecedented expansion and transition, he contributed to the construction of over 30 tactical infrastructure installations, including Route Hyena, a critical road in the Horn of Panjwayi. Major Blanchette's acute resource management and outstanding performance contributed directly to operational success and ensured an efficient handover to our allies.

LIEUTENANT-COLONEL KIRK DOUGLAS
BLAND, M.S.M., C.D.
Halifax, Nova Scotia

Lieutenant-Colonel Bland was deployed to Naples, Italy, from April to June 2011, as part of Canada's contribution to the NATO mission to protect the people of Libya. His leadership and unwavering dedication enabled the establishment of the Canadian National Intelligence Centre and its ongoing success. He forged a highly effective team of civilian and military experts that rapidly and consistently provided meaningful, accurate and actionable intelligence to the Commander. Lieutenant-Colonel Bland's efforts contributed directly to operational success, and brought great credit to Canada.

LIEUTENANT-COLONEL SÉBASTIEN BOUCHARD,
M.S.M., C.D.
Québec, Quebec

As commanding officer of the National Support Element of Joint Task Force Afghanistan from November 2010 to July 2011, Lieutenant-Colonel Bouchard distinguished himself by his leadership and dedication. Through his continued efforts, both at the forefront and behind the scenes, and through his determination, he shrewdly led his team, identified and implemented solutions, and provided ongoing support to the Canadian Forces. Lieutenant-Colonel Bouchard's performance in a dynamic theatre of operations was key to the Element's operational success.

LIEUTENANT-COLONEL CHARLES DOUGLAS
CLAGGETT, M.S.M., C.D.
Calgary, Alberta

As chief of staff of Joint Task Force Afghanistan from September 2010 to 2011, Lieutenant-Colonel Claggett was instrumental to the capability of the Task Force Headquarters. Supporting operations in Afghanistan's demanding counter-insurgency environment, he fully understood and implemented the commander's intent while ensuring synchronization with our allies. Lieutenant-Colonel Claggett's skills as a leader, planner and diplomat were critical to the operational success of the mission.

LIEUTENANT-COMMANDER MATTHEW DAVID COATES,
M.S.M., C.D.
Calgary, Alberta; and Kingston, Ontario

As executive officer of Her Majesty's Canadian Ship *Charlottetown* from March to August 2011, Lieutenant-Commander Coates was vital to Canada's notable contribution to NATO operations in Libya. His leadership and in-depth knowledge of their capabilities significantly expedited deployment preparations and kept the crew focused as the mission evolved. During several engagements involving shore weapons and attack boats, his composure instilled confidence throughout the ship's company. Lieutenant-Commander Coates' efforts were critical to operational success.

a garanti un soutien technique de première qualité à la Force opérationnelle Kandahar. Durant une période marquée par une expansion et une transition sans précédent, il a participé à la construction de plus de 30 installations d'infrastructure tactique, y compris la route Hyena, une voie essentielle dans la Corne de Panjwayi. Grâce à sa gestion avisée des ressources et à son rendement exceptionnel, le major Blanchette a directement contribué au succès opérationnel et à la transition efficace avec nos alliés.

LE LIEUTENANT-COLONEL KIRK DOUGLAS
BLAND, M.S.M., C.D.
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Le lieutenant-colonel Bland a été envoyé à Naples, en Italie, d'avril à juin 2011, dans le cadre de la contribution du Canada à la mission de protection en Libye dirigée par l'OTAN. Son leadership et son engagement indéfectible ont mené à la création du Centre canadien du renseignement national et à son succès continu. Il a formé une équipe hautement efficace composée d'experts civils et militaires qui a su transmettre au commandant, avec rapidité et constance, des renseignements utiles, exacts et permettant d'engager une action. Les efforts du lieutenant-colonel Bland ont contribué directement au succès opérationnel et ont fait rejallir l'honneur sur le Canada.

LE LIEUTENANT-COLONEL SÉBASTIEN BOUCHARD,
M.S.M., C.D.
Québec (Québec)

À titre de commandant de l'Élément de soutien national de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan de novembre 2010 à juillet 2011, le lieutenant-colonel Bouchard s'est distingué par son leadership et son dévouement. Par ses efforts continus, tant à l'avant qu'à l'arrière-scène, et par sa détermination, il a dirigé astucieusement son équipe, a trouvé et mis en œuvre des solutions et a donné un soutien constant aux Forces canadiennes. Le rendement du lieutenant-colonel Bouchard dans un théâtre d'opérations dynamique a été essentiel au succès opérationnel de l'Élément.

LE LIEUTENANT-COLONEL CHARLES DOUGLAS
CLAGGETT, M.S.M., C.D.
Calgary (Alberta)

En tant que chef d'état-major de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan de septembre 2010 à 2011, le lieutenant-colonel Claggett s'est révélé un atout précieux pour le Quartier général de la Force opérationnelle. Soutenant les opérations dans l'environnement anti-insurrectionnel exigeant de l'Afghanistan, il a parfaitement compris les intentions du commandant, y donnant suite tout en assurant la synchronisation avec nos alliés. Les aptitudes de dirigeant, de planificateur et de diplomate du lieutenant-colonel Claggett ont été essentielles au succès opérationnel de la mission.

LE CAPITAINE DE CORVETTE MATTHEW DAVID
COATES, M.S.M., C.D.
Calgary (Alberta) et Kingston (Ontario)

En tant que commandant en second du Navire canadien de Sa Majesté *Charlottetown* de mars à août 2011, le capitaine de corvette Coates a joué un rôle vital dans la contribution notable du Canada aux opérations de l'OTAN en Libye. Son leadership et sa connaissance approfondie de leurs capacités ont grandement accéléré les préparatifs liés au déploiement et ont aidé l'équipage à maintenir sa concentration tout au long de la mission. Durant plusieurs engagements impliquant des armes côtières et des navires d'attaque, il a su garder son calme et stimuler la confiance de son équipage. Les efforts du capitaine de corvette Coates se sont avérés essentiels au succès opérationnel.

LIEUTENANT-COLONEL DAVID BRUCE COCHRANE,
M.S.M., C.D.
Weston, Ontario

Lieutenant-Colonel Cochrane served as commanding officer of the Joint Task Force Afghanistan Air Wing Theatre Support Element at Camp Mirage, from June to December 2009. His leadership was critical to maintaining airlift support for operations in Afghanistan and his diplomatic skills enabled him to establish relationships with the host nation that benefited Canadian and coalition operations, both at Camp Mirage and in Afghanistan. Lieutenant-Colonel Cochrane's exemplary dedication, tact and operational focus contributed to the success of the Afghan mission, and enhanced Canada's international reputation. This is the first Meritorious Service Medal for Colonel Cochrane.

COLONEL DAVID BRUCE COCHRANE, M.S.M., C.D.
Weston, Ontario

Colonel Cochrane demonstrated exceptional leadership and service as the 8 Wing commander between February 2010 and November 2011. He assumed command during a period of unprecedented intensity in the operations and his leadership ensured that 8 Wing was able to succeed in its critical role to support the Canadian Forces. Colonel Cochrane inspired those around him by his exemplary dedication and professionalism, and brought great credit to the Air Force and to the Canadian Forces as a whole. This is the second Meritorious Service Medal for Colonel Cochrane.

CHIEF WARRANT OFFICER DANIEL ALEXANDER
DEBRIE, M.S.M., C.D.
Missanabie, Ontario

As operations chief warrant officer of the Engineer Support Squadron from November 2010 to August 2011, Chief Warrant Officer Debrie facilitated the expansion of coalition forces in the Horn of Panjwayi. Responsible for designing and constructing new tactical infrastructure, he optimized the use of scarce resources and ensured the framework would be sustainable in austere locations. Chief Warrant Officer Debrie's leadership, expert knowledge and determination enhanced the sustainment and protection of Canadian, American and Afghan forces.

LIEUTENANT-COLONEL BRIAN CHARLES DERRY,
M.S.M., C.D.
Madoc, Ontario

As commanding officer of the Canadian Helicopter Force (Afghanistan) from March to August 2011, Lieutenant-Colonel Derry ensured the provision of exceptional helicopter support to Canadian and coalition forces. He conducted a full spectrum of operations — from troop insertions in austere locations to armed escort and overwatch — which were critical to the unit's operational success. Whether personally flying combat missions, coaching his team or championing the introduction of enhanced capabilities, Lieutenant-Colonel Derry enhanced the profile of Canadian aviation.

LE LIEUTENANT-COLONEL DAVID BRUCE COCHRANE,
M.S.M., C.D.
Weston (Ontario)

Le lieutenant-colonel Cochrane a servi comme commandant de l'élément de soutien en théâtre de l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan, au Camp Mirage, de juin à décembre 2009. Son leadership a été crucial pour ce qui est du maintien du soutien en transport aérien dans le cadre des opérations en Afghanistan, et ses aptitudes diplomatiques lui ont permis d'établir des relations avec le pays hôte qui ont été bénéfiques aux opérations du Canada et de la coalition, au Camp Mirage et en Afghanistan. Le dévouement, le tact et l'intérêt opérationnel exemplaires du lieutenant-colonel Cochrane ont contribué à la réussite de la mission afghane et rehaussé la réputation internationale du Canada. Il s'agit de la première Médaille du service méritoire pour le colonel Cochrane.

LE COLONEL DAVID BRUCE COCHRANE, M.S.M., C.D.
Weston (Ontario)

Le colonel Cochrane a démontré un leadership et un esprit de service exceptionnels en tant que commandant de la 8^e Escadre de février 2010 à novembre 2011. Il a pris les commandes de la 8^e Escadre à une période d'intensité sans précédent au niveau des opérations et son leadership a permis à celle-ci d'offrir son soutien essentiel aux Forces canadiennes. Le colonel Cochrane a inspiré son entourage par son dévouement et son professionnalisme exemplaires et a fait rejaillir l'honneur sur l'Aviation royale et l'ensemble des Forces canadiennes. Il s'agit de la deuxième Médaille du service méritoire pour le colonel Cochrane.

L'ADJUDANT-CHEF DANIEL ALEXANDER
DEBRIE, M.S.M., C.D.
Missanabie (Ontario)

En tant que responsable des opérations de l'Escadron d'appui du génie de novembre 2010 à août 2011, l'adjudant-chef Debrie a facilité l'expansion des forces de la coalition dans la Corne de Panjwayi. Chargé de la conception et de la construction d'une nouvelle infrastructure tactique, il a optimisé l'utilisation des ressources restreintes et a garanti la viabilité du cadre dans les zones austères. Le leadership, l'expertise et la détermination de l'adjudant-chef Debrie ont rehaussé la viabilité et la protection des forces canadiennes, américaines et afghanes.

LE LIEUTENANT-COLONEL BRIAN CHARLES DERRY,
M.S.M., C.D.
Madoc (Ontario)

En tant que commandant de la Force d'hélicoptères du Canada (Afghanistan) de mars à août 2011, le lieutenant-colonel Derry a assuré la prestation d'un soutien par hélicoptère exceptionnel aux forces canadiennes et de la coalition. Il a mené toute une gamme d'opérations — du débarquement de soldats en territoires austères aux escortes armées, en passant par la surveillance — qui étaient essentielles au succès opérationnel de l'unité. En pilotant lui-même des missions de combat, en dispensant des conseils à son équipe ou en appuyant le renforcement des capacités, le lieutenant-colonel Derry a rehaussé le profil de l'aviation canadienne.

LIEUTENANT-COLONEL MARTIN ANDREAS FRANK,
M.S.M., C.D.
Chilliwack, British Columbia

As deputy commanding officer of the Operational Mentor and Liaison Team from April to November 2010, Lieutenant-Colonel Frank was critical to the growth of the Afghan National Security Forces. He established important contacts and brought together many diverse organizations during planning sessions. His leadership and diplomacy shaped the development plan for all of Kandahar Province and the Canadian area of operations. Lieutenant-Colonel Frank's efforts strengthened the capabilities of the Afghan forces, helping them to repel the enemy.

LIEUTENANT(N) MELISSA HELEN FUDGE,
M.S.M.
Nigadoo, New Brunswick

As lead intelligence analyst from May 2010 to November 2011, Lieutenant(N) Fudge provided outstanding strategic analysis to global intelligence and security agencies on human smuggling in Southeast Asia. Her unconditional support aboard HMCS *Winnipeg* had a direct impact on the highly visible and internationally recognized Operation Poseidon 1-10, which led to the successful interdiction of an illegal migrant vessel en route to Canada. Lieutenant(N) Fudge's actions contributed to national security and brought great credit to the Canadian Forces.

MAJOR JOSEPH JEAN-LOUIS DENIS GENDRON,
M.S.M., C.D.
Montréal, Quebec

From December 2008 to February 2009, Major Gendron, leading the team tasked with transferring six Chinook aircraft from the U.S. Army to the Canadian Forces, distinguished himself by representing Canada brilliantly. His leadership and diplomacy helped to ensure the cooperation of American forces. Major Gendron's efforts and insight contributed significantly to the airworthiness certification of the aircraft and to operational success in Afghanistan.

LIEUTENANT(N) JEAN-EUDES GENDRON,
M.S.M., C.D.
Port Cartier, Quebec

From March to August 2011, Lieutenant(N) Gendron served as combat officer aboard Her Majesty's Canadian Ship *Charlottetown*, deployed to the Mediterranean in response to the civil war in Libya. He earned the respect of his international partners when he coordinated the protection of Misratah's port with NATO and its allies. Lieutenant(N) Gendron's exceptional tactical planning and unwavering dedication in the face of ever-present threats to the ship helped to ensure the success of this mission and provide security to the Libyan people.

PETTY OFFICER 2ND CLASS PHILIP MURRAY GORMLEY,
M.S.M., C.D.
Derry, Northern Ireland

From March to August 2011, Petty Officer 2nd Class Gormley was deployed aboard Her Majesty's Canadian Ship *Charlottetown* as part of the NATO mission to protect the people of Libya. He established and maintained an effective communications link with the port authority in Misratah, which facilitated the passage of

LE LIEUTENANT-COLONEL MARTIN ANDREAS FRANK,
M.S.M., C.D.
Chilliwack (Colombie-Britannique)

À titre de commandant adjoint de l'Équipe de liaison et de mentorat opérationnel d'avril à novembre 2010, le lieutenant-colonel Frank a joué un rôle primordial dans la croissance des Forces de sécurité nationale afghanes. Il a établi des contacts importants et réuni des organisations diversifiées dans le cadre de séances de planification. Son leadership et sa diplomatie ont permis de façonner le plan de développement pour l'ensemble de la province de Kandahar et de la zone d'opérations canadienne. Les efforts du lieutenant-colonel Frank ont accru les capacités des forces afghanes, les aidant à repousser l'ennemi.

LE LIEUTENANT DE VAISSEAU MELISSA HELEN FUDGE,
M.S.M.
Nigadoo (Nouveau-Brunswick)

En tant que principal analyste du renseignement de mai 2010 à novembre 2011, le lieutenant de vaisseau Fudge a fourni des analyses stratégiques exceptionnelles sur le passage de clandestins à une multitude d'agences mondiales de sécurité et du renseignement. Son soutien inconditionnel à bord du Navire canadien de Sa Majesté *Winnipeg* a eu une incidence directe sur l'opération Poseidon 1-10, une mission de calibre international hautement visible qui a mené à l'interception d'un navire transportant des migrants illégaux à destination du Canada. Les actions du lieutenant de vaisseau Fudge ont accru la sécurité nationale et fait grand honneur aux Forces canadiennes.

LE MAJOR JOSEPH JEAN-LOUIS DENIS GENDRON,
M.S.M., C.D.
Montréal (Québec)

De décembre 2008 à février 2009, le major Gendron, responsable de l'équipe chargée du transfert de six aéronefs Chinook des Forces terrestres des États-Unis aux Forces canadiennes, s'est distingué en représentant le Canada avec brio. Son leadership et sa diplomatie ont facilité la coopération des effectifs américains. Les efforts et la perspicacité du major Gendron ont largement contribué à la certification de navigabilité des aéronefs ainsi qu'au succès opérationnel en Afghanistan.

LE LIEUTENANT DE VAISSEAU JEAN-EUDES GENDRON,
M.S.M., C.D.
Port Cartier (Québec)

De mars à août 2011, le lieutenant de vaisseau Gendron était l'officier de combat du Navire Canadien de Sa Majesté *Charlottetown*, frégate déployée en Méditerranée en réponse à la guerre civile en Libye. Il a gagné le respect de ses partenaires internationaux lorsqu'il a coordonné la protection du port de Misratah avec l'OTAN et ses alliés. La planification tactique exceptionnelle et le dévouement inébranlable du lieutenant de vaisseau Gendron devant les menaces omniprésentes contre le navire ont contribué au succès de cette mission et à la sécurité des Libyens.

LE MAÎTRE DE 2^E CLASSE PHILIP MURRAY GORMLEY,
M.S.M., C.D.
Derry, Irlande du Nord

De mars à août 2011, le maître de 2^e classe Gormley a été affecté au Navire canadien de Sa Majesté *Charlottetown* dans le cadre de la mission de protection de l'OTAN en Libye. Il a établi et maintenu un lien de communication efficace avec les autorités portuaires à Misratah, facilitant la transmission de renseignements

critical intelligence and enabled the delivery of humanitarian aid to the besieged city. Petty Officer 2nd Class Gormley's ability directly contributed to the success of the mission and brought great credit to the Canadian Forces.

WARRANT OFFICER PAUL DERRICK GOULDING,
M.S.M., C.D.
Gander, Newfoundland and Labrador

While deployed to Italy as deputy maintenance flight commander for the Aurora aircraft from May 2011 to November 2011, Warrant Officer Goulding was a vital part of Canada's contribution to NATO operations in Libya. Under his leadership, major infrastructure changes were initiated and the fleet's inaugural deployed *Manual of Aerospace Procedures* was developed. Warrant Officer Goulding's efforts and vast knowledge were critical to forging a robust maintenance organization that ensured an ideal serviceability rate and provided the task force with uninterrupted access to a critical capability.

LIEUTENANT-COLONEL ROBERT HARRISON,
M.S.M., C.D.
Kingston, Ontario

Lieutenant-Colonel Harrison's dedication and leadership as acting 1 Wing commander, from September 2008 to May 2009, was critical to the rapid, effective and successful deployment of Tactical Aviation personnel and equipment to Afghanistan. He was the galvanizing force behind the Wing's swift and effective introduction of Chinook and new Griffon helicopters in theatre. Lieutenant-Colonel Harrison's initiative and planning directly enhanced the capability of Canada's deployed aviation forces and contributed to their success, bringing credit to the Canadian Forces.

MAJOR GUY CHARLES INGRAM, M.S.M., C.D.
New Lowell, Ontario

Major Ingram demonstrated foresight, dedication and leadership with the 3 Canadian Ranger Patrol Group. He successfully expanded Ranger operational capabilities beyond their traditional surveillance and sovereignty roles, thereby enabling the Canadian Forces to provide a more immediate and effective response in Northern Ontario. As commanding officer since 2007, he has played a key role in the development, introduction and expansion of the Junior Canadian Ranger Program. Major Ingram's vision and innovation greatly enhanced the quality and reach of this irreplaceable program to thousands of Aboriginal youth.

COLONEL ERIC JEAN KENNY, M.S.M., C.D.
Medley, Alberta

While deployed on multiple NATO missions throughout 2011, Colonel Kenny was critical to the success of the Canadian Forces' air operations. Initially deployed to Iceland, he excelled as task force commander and effectively led the mission to protect that country's airspace. Subsequently deploying to Italy twice in support of operations in Libya, he provided leadership as CF-18 detachment commander and represented Canada as commander of the Multinational Air Coordination Element. Colonel Kenny's efforts significantly raised the international profile of Canadian aviation.

critiques et l'acheminement de l'aide humanitaire à la ville assiégée. La capacité du maître de 2^e classe Gormley a directement contribué au succès de la mission et a fait grand honneur aux Forces canadiennes.

L'ADJUDANT PAUL DERRICK GOULDING,
M.S.M., C.D.
Gander (Terre-Neuve-et-Labrador)

Pendant sa mission en Italie à titre d'adjoint au commandant d'escadrille chargé de la maintenance de l'aéronef Aurora, de mai à novembre 2011, l'adjudant Goulding a joué un rôle vital dans la contribution du Canada aux opérations de l'OTAN en Libye. Sous son leadership, des changements importants ont été apportés à l'infrastructure et le tout premier *Manual of Aerospace Procedures* de l'escadre a été conçu. Les efforts de l'adjudant Goulding et ses connaissances approfondies ont permis d'établir une solide organisation de maintenance capable d'atteindre un taux de service idéal et d'offrir à la force opérationnelle un accès ininterrompu à des capacités essentielles.

LE LIEUTENANT-COLONEL ROBERT HARRISON,
M.S.M., C.D.
Kingston (Ontario)

Le dévouement et le leadership du lieutenant-colonel Harrison en tant que commandant par intérim de la 1^{re} Escadre, de septembre 2008 à mai 2009, ont été essentiels au déploiement rapide et efficace du personnel et de l'équipement d'aviation tactique en Afghanistan. Ses efforts de mobilisation ont permis à l'Escadre d'introduire rapidement des hélicoptères Chinook et les nouveaux appareils Griffon dans le théâtre des opérations. Par son action et grâce aux plans qu'il a établis, le lieutenant-colonel Harrison a directement rehaussé la capacité des forces aériennes et contribué à leur succès, faisant ainsi honneur aux Forces canadiennes.

LE MAJOR GUY CHARLES INGRAM, M.S.M., C.D.
New Lowell (Ontario)

Le major Ingram a fait preuve de clairvoyance, de dévouement et de leadership au sein du 3^e Groupe de patrouilles des Rangers canadiens. Il a élargi les capacités opérationnelles des Rangers au-delà de leurs fonctions traditionnelles liées à la surveillance et à la souveraineté, permettant aux Forces canadiennes d'offrir une réponse immédiate et efficace dans le Nord de l'Ontario. En sa qualité de commandant depuis 2007, il a joué un rôle clé dans la conception, la mise en place et l'expansion du programme des Rangers juniors canadiens. La vision et l'innovation démontrées par le major Ingram ont largement rehaussé la qualité et l'incidence de ce programme irremplaçable pour des milliers de jeunes Autochtones.

LE COLONEL ERIC JEAN KENNY, M.S.M., C.D.
Medley (Alberta)

Lors de ses multiples missions pour le compte de l'OTAN en 2011, le colonel Kenny a joué un rôle critique dans le succès des opérations aériennes des Forces canadiennes. Pendant sa mission en Islande, il a excellé dans ses fonctions de commandant de la force opérationnelle et a efficacement dirigé la mission de protection de l'espace aérien du pays. Dans le cadre de ses deux missions subséquentes en Italie visant à appuyer les opérations en Libye, il a fait preuve de leadership en tant que commandant du détachement de CF-18 et a représenté le Canada comme commandant de l'élément multinational de coordination du transport aérien. Les efforts du colonel Kenny ont sensiblement rehaussé le profil international de l'aviation canadienne.

CORPORAL ASHRAF KHALIL, M.S.M.
Ottawa, Ontario

From March to August 2011, Corporal Khalil was deployed aboard Her Majesty's Canadian Ship *Charlottetown* as part of Canada's contribution to the NATO mission to protect the people of Libya. As the only Arabic linguist within the entire NATO contingent, his unique skills and unrelenting efforts were essential to operational success. Whether helping to broadcast information messages ashore or facilitating the delivery of humanitarian aid, Corporal Khalil was critical to the mission and brought great honour to Canada.

COMMANDER STÉPHANE JOSEPH DOMINIQUE LAFOND,
M.S.M., C.D.
Plessisville, Quebec

Commander Lafond demonstrated extraordinary strategic planning talents and distinguished leadership while serving as director of Marine Training and Education from February to July 2011. With strong problem-solving skills, he oversaw the design, analysis and implementation of the marine training system during the transformation of the Royal Canadian Navy. Commander Lafond's accomplishments were vital in redefining the Royal Canadian Navy and renewing its fleet.

COLONEL ALEXANDER DONALD MEINZINGER,
O.M.M., M.S.M., C.D.
Trenton, Ontario

As commanding officer of the Joint Task Force Afghanistan Air Wing from March to August 2011, Colonel Meinzinger ensured the provision of aviation support to Canadian, coalition and Afghan forces. He forged a highly effective team focused on counter-insurgency operations, and his air crews flew maximum hours in support of the mission. Commanding a diverse array of personnel and assets, Colonel Meinzinger was critical to the ongoing development of air capabilities and contributed directly to operational success.

LIEUTENANT-COLONEL MARK MISENER,
M.S.M., C.D.
Iroquois Falls, Ontario

As commanding officer of the Task Force Kandahar Engineer Regiment, and as task force chief engineer from August 2010 to July 2011, Lieutenant-Colonel Misener was critical to the optimal employment of engineers. His acute understanding of Kandahar's complex counter-insurgency environment allowed him to lead from the front, providing exceptional guidance to his widely dispersed sub-units and ensuring the allocation of assets was in line with command intent. Thanks to Lieutenant-Colonel Misener's remarkable performance, Canadian and coalition forces received exceptional and unwavering engineer support during operations.

COMMANDER DEREK MOSS, M.S.M., C.D.
Portsmouth, Great Britain

Commander Moss displayed decisive leadership of Her Majesty's Canadian Ship *Regina* during the interdiction of a dangerous and illegal human smuggling operation. The arrest of the

LE CAPORAL ASHRAF KHALIL, M.S.M.
Ottawa (Ontario)

De mars à août 2011, le caporal Khalil a été affecté au Navire canadien de Sa Majesté *Charlottetown* dans le cadre de la mission de protection de l'OTAN en Libye. Ses capacités uniques, en tant que seul linguiste arabe du contingent de l'OTAN, et ses efforts inlassables ont été essentiels au succès opérationnel. En aidant à radiodiffuser de l'information à terre et en facilitant l'acheminement de l'aide humanitaire, le caporal Khalil a apporté une contribution essentielle à la mission et a fait rejaillir un grand honneur sur le Canada.

LE CAPITAINE DE FRÉGATE STÉPHANE JOSEPH
DOMINIQUE LAFOND, M.S.M., C.D.
Plessisville (Québec)

Le capitaine de frégate Lafond a fait preuve de talents exceptionnels en planification stratégique et d'un leadership émérite alors qu'il était directeur de l'instruction et de l'éducation maritimes, de février à juillet 2011. Avec sa grande capacité à résoudre des problèmes, il a géré la conception, l'analyse et la mise en œuvre du système d'entraînement maritime pendant la transformation de la Marine royale canadienne. Les réalisations du capitaine de frégate Lafond ont été essentielles à redéfinir la Marine royale canadienne et au renouvellement de sa flotte.

LE COLONEL ALEXANDER DONALD MEINZINGER,
O.M.M., M.S.M., C.D.
Trenton (Ontario)

En tant que commandant de l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan de mars à août 2011, le colonel Meinzinger a garanti un appui aérien aux forces canadiennes, afghanes et de la coalition. Il a formé une équipe très performante vouée aux opérations anti-insurrectionnelles et a vu à ce que les membres de son équipage aérien consacrent un nombre maximal d'heures de vol au soutien de la mission. Aux commandes d'une équipe diversifiée et responsable de biens variés, le colonel Meinzinger a joué un rôle décisif dans le perfectionnement continu des capacités aériennes et a directement contribué au succès opérationnel.

LE LIEUTENANT-COLONEL MARK MISENER,
M.S.M., C.D.
Iroquois Falls (Ontario)

En tant que commandant du Régiment du génie de la Force opérationnelle à Kandahar et ingénieur en chef de la Force opérationnelle d'août 2010 à juillet 2011, le lieutenant-colonel Misener a joué un rôle déterminant et favorisé l'emploi optimal des ingénieurs. Sa compréhension avisée de l'environnement anti-insurrectionnel complexe de Kandahar lui a permis de diriger depuis le front, fournissant des conseils exceptionnels à ses sous-unités largement dispersées et garantissant une utilisation des biens conforme aux intentions du commandement. Grâce au rendement remarquable du lieutenant-colonel Misener, les forces canadiennes et de la coalition ont profité d'un appui extraordinaire et indéfectible en matière d'ingénierie tout au long des opérations.

LE CAPITAINE DE FRÉGATE DEREK MOSS, M.S.M., C.D.
Portsmouth (Grande-Bretagne)

Le capitaine de frégate Moss a fait montre d'un leadership résolu à bord du Navire canadien de Sa Majesté *Regina* durant l'interception d'une dangereuse opération illégale de passage de

motor vessel *Ocean Lady* during Operation *Poseidon*, in October 2009, highlighted precision military planning and execution between the Royal Canadian Navy, the Royal Canadian Mounted Police and the Canadian Border Services Agency. In all aspects, Commander Moss was central to mission success, and his actions brought great credit to the Canadian Forces and to the Government of Canada.

LIEUTENANT-COLONEL JOHN PAGANINI, M.S.M.
(UNITED STATES ARMY)
Old Bridge, New Jersey, United States of America

Lieutenant-Colonel Paganini, of the United States Army, performed exceptionally well as commanding officer of the 1-71 Cavalry Squadron, in Afghanistan from April 2010 to March 2011. Under his front line leadership, the squadron earned a reputation for its effectiveness and professionalism, and established itself as a critical component of Task Force Kandahar. Lieutenant-Colonel Paganini's tactical acumen and drive to succeed set an example for soldiers of all nations and were critical to the Canadian Forces' operational success in Afghanistan.

COLONEL MICHAEL MATTHEW LAWRENCE RAFTER,
M.S.M., C.D.
Ottawa, Ontario

From September to November 2011, Colonel Rafter displayed leadership while deployed to Italy as part of Canada's contribution to the NATO-led mission to protect the people of Libya. As chief of staff and subsequently commander of Task Force Libeccio, he arrived at a challenging time for the mission and was essential in rectifying long-standing issues and maintaining the uninterrupted conduct of flying operations. Colonel Rafter's leadership, professionalism and diplomacy were critical to operational success, and brought great credit to Canada.

MAJOR JEFFREY ALAN RODGER, M.S.M., C.D.
Victoria, British Columbia

From May to November 2011, Major Rodger was deployed as part of Canada's contribution to the NATO mission to protect the people of Libya. As flight commander of the Aurora Detachment, he developed new aircraft capabilities that brought unique benefits to the operation. He took a Cold War-era submarine hunter and redefined it as a first-rate surveillance platform able to operate effectively over land. Major Rodger's efforts contributed directly to operational success.

MAJOR HARJIT SAJJAN, M.S.M., C.D.
Vancouver, British Columbia

Major Sajjan deployed to Afghanistan as a special advisor from February to November 2009, and from November 2010 to March 2011. His approach, based on his knowledge of local culture and tribal dynamics, helped senior management to engage with influential Afghan tribal leaders, and led to the identification of insurgent command and control connection points. Taking every opportunity to deploy forward to refine his leads, Major Sajjan provided critical situational awareness and reduced the Taliban's influence in Kandahar province through his sound analysis.

clandestins. L'arrestation du navire à moteur *Ocean Lady* lors de l'opération *Poséidon*, en octobre 2009, a montré la précision de la planification et de l'exécution des activités militaires de la Marine royale canadienne, de la Gendarmerie royale du Canada et de l'Agence des services frontaliers du Canada. À tous les égards, le capitaine de frégate Moss a été un élément central du succès de la mission, et ses actions ont fait grand honneur aux Forces canadiennes et au gouvernement du Canada.

LE LIEUTENANT-COLONEL JOHN PAGANINI, M.S.M.
(ARMÉE DES ÉTATS-UNIS)
Old Bridge (New Jersey, États-Unis d'Amérique)

Le lieutenant-colonel Paganini, de l'Armée des États-Unis, a eu un rendement exceptionnel en tant que commandant du 1^{er} Escadron, 71^e Régiment de cavalerie en Afghanistan d'avril 2010 à mars 2011. Grâce au leadership dont il a fait preuve au front, son escadron s'est taillé une réputation pour son efficacité et son professionnalisme et est devenu une composante essentielle de la Force opérationnelle à Kandahar. Avec son acuité tactique et son désir de réussir, le lieutenant-colonel Paganini a servi d'exemple aux soldats de toutes les nations et a joué un rôle essentiel dans le succès des Forces canadiennes en Afghanistan.

LE COLONEL MICHAEL MATTHEW LAWRENCE RAFTER,
M.S.M., C.D.
Ottawa (Ontario)

De septembre à novembre 2011, le colonel Rafter a fait montre de leadership alors qu'il était en Italie pour prendre part à la mission de protection en Libye dirigée par l'OTAN. En tant que chef d'état-major, puis de commandant de la Force opérationnelle Libeccio, il est arrivé à un moment complexe de la mission et a réussi à régler des problèmes récurrents, tout en assurant la conduite ininterrompue des opérations aériennes. Par son leadership, son professionnalisme et sa diplomatie, le colonel Rafter s'est avéré essentiel au succès des opérations et a fait grand honneur au Canada.

LE MAJOR JEFFREY ALAN RODGER, M.S.M., C.D.
Victoria (Colombie-Britannique)

De mai à novembre 2011, le major Rodger a servi dans le cadre de la contribution du Canada à la mission de protection de l'OTAN en Libye. À titre de commandant d'escadrille du détachement d'Aurora, il a développé de nouvelles capacités aériennes qui ont procuré des avantages uniques aux opérations. Il a transformé un chasseur sous-marin datant de la Guerre froide en plateforme de surveillance de premier ordre capable d'opérer efficacement sur terre. Les efforts du major Rodger ont directement contribué au succès opérationnel.

LE MAJOR HARJIT SAJJAN, M.S.M., C.D.
Vancouver (Colombie-Britannique)

Le major Sajjan a été envoyé en Afghanistan comme conseiller spécial de février à novembre 2009 et de novembre 2010 à mars 2011. Misant sur sa compréhension de la culture locale et de la dynamique entre les tribus, il a aidé les principaux dirigeants à établir des liens avec les acteurs afghans d'influence et à repérer les points de commandement et de contrôle des insurgés. Profitant de chaque occasion pour étayer ses pistes, le major Sajjan a fait appel à ses solides capacités d'analyse pour dresser un portrait critique de la situation et réduire l'influence des talibans dans la province de Kandahar.

COLONEL JAMES BAXTER SIMMS, O.M.M.,
M.S.M., C.D.
Kingston, Ontario

As chief of staff within Regional Command (South) Headquarters from September 2008 to June 2009, Colonel Simms performed remarkably well in leading planning efforts for a massive expansion of coalition and Afghan soldiers in southern Afghanistan. He revamped command and control processes to effectively manage an additional 24 000 troops while simultaneously overseeing the planning and synchronization of ongoing combat operations. Colonel Simms' leadership was critical to effectively integrating the troop surge, and contributed directly to improved security in the region.

COLONEL STEVEN JOSEPH RUSSELL WHELAN,
M.S.M., C.D.
Ottawa, Ontario

From July 2010 to September 2011, Colonel Whelan served as commander of Task Force Jerusalem, in support of Palestinian security reform. He set conditions for major changes within the Palestinian Security Forces' institutional and operational components, and forged a superb military-civilian team that built needed infrastructure and provided advanced training. Colonel Whelan's performance facilitated the ongoing professionalization of Palestinian Security Forces, highlighting Canada's role as an important contributor to the Middle East peace process.

EMMANUELLE SAJOUS
*Deputy Secretary and
Deputy Herald Chancellor*

[17-1-o]

LE COLONEL JAMES BAXTER SIMMS, O.M.M.,
M.S.M., C.D.
Kingston (Ontario)

En tant que chef d'état-major du Quartier général du Commandement régional (Sud) de septembre 2008 à juin 2009, le colonel Simms a remarquablement bien dirigé les efforts de planification entourant l'augmentation significative du nombre de soldats afghans et de la coalition dans le Sud de l'Afghanistan. Il a restructuré les processus de commandement et de contrôle pour gérer efficacement 24 000 soldats additionnels, tout en supervisant la planification et la synchronisation des opérations de combat en cours. Le leadership du colonel Simms s'est révélé essentiel à l'intégration efficace des nouveaux soldats supplémentaires et a directement contribué à l'amélioration de la sécurité dans la région.

LE COLONEL STEVEN JOSEPH RUSSELL WHELAN,
M.S.M., C.D.
Ottawa (Ontario)

De juillet 2010 à septembre 2011, le colonel Whelan a été commandant de la Force opérationnelle Jérusalem, qui vise à soutenir la réforme de la sécurité en Palestine. Il a établi les conditions propices à des changements majeurs au sein des composantes institutionnelles et opérationnelles des Forces de sécurité palestiniennes et a formé une équipe militaire-civile de premier ordre, laquelle a construit l'infrastructure requise et a dispensé de la formation avancée. Le rendement du colonel Whelan a facilité la professionnalisation progressive des Forces de sécurité palestiniennes, soulignant l'importante contribution du Canada au processus de paix au Moyen-Orient.

*Le sous-secrétaire et
vice-chancelier d'armes*
EMMANUELLE SAJOUS

[17-1-o]

AWARDS TO CANADIANS

The Chancellery of Honours announces that the Government of Canada has approved the following awards to Canadians:

- From the Government of the Commonwealth of Australia
National Emergency Medal
to Mr. Kelly Bedford
- From the Government of the Republic of France
National Defence Medal, Bronze Echelon with Gendarmerie
Nationale clasp
to Constable Michel Martel
- From the Government of the Republic of Korea
Order of Merit for Diplomatic Service
to Mr. Barry Devolin
- From the Government of the United States of America
Officer of the Legion of Merit
to Lieutenant-General Thomas James Lawson

EMMANUELLE SAJOUS
*Deputy Secretary and
Deputy Herald Chancellor*

[17-1-o]

DÉCORATIONS À DES CANADIENS

La Chancellerie des distinctions honorifiques annonce que le gouvernement du Canada a approuvé l'octroi des distinctions honorifiques suivantes à des Canadiens :

- Du gouvernement du Commonwealth d'Australie
Médaille nationale d'urgence
à M. Kelly Bedford
- Du gouvernement de la République française
Médaille de la Défense nationale, échelon bronze avec
agrafe Gendarmerie Nationale
au Gendarme Michel Martel
- Du gouvernement de la République de Corée
Ordre du Mérite pour service diplomatique
à M. Barry Devolin
- Du gouvernement des États-Unis d'Amérique
Officier de la Légion du Mérite
au Lieutenant-général Thomas James Lawson

*Le sous-secrétaire et
vice-chancelier d'armes*
EMMANUELLE SAJOUS

[17-1-o]

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF INDUSTRY****BOARDS OF TRADE ACT***Chambre de commerce Hemmingford-Napierville-Saint-Rémi*

Notice is hereby given that His Excellency the Governor General in Council, by Order in Council dated March 21, 2013, has been pleased to change the name of the *Chambre de commerce Hemmingford-Napierville-Saint-Rémi* to the *Chambre de commerce des Jardins de Napierville* upon petition made therefor under section 39 of the *Boards of Trade Act*.

April 8, 2013

MARCIE GIROUARD
Director
For the Minister of Industry
[17-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**CANADA CORPORATIONS ACT***Application for surrender of charter*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of subsection 32(2) of the *Canada Corporations Act*, an application for surrender of charter was received from

File No. N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Received Reçu
356571-8	Comité organisateur des Xles championnats du monde de la FINA 2005	23/01/2013
371563-9	FOUNDATION FOR CHARITABLE EXCELLENCE - FONDATION POUR L'EXCELLENCE CARITATIVE	25/03/2013
346192-1	MARTHA BUNNING FOUNDATION INC.	19/03/2013

April 19, 2013

MARCIE GIROUARD
Director
For the Minister of Industry
[17-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**CANADA CORPORATIONS ACT***Supplementary letters patent*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, supplementary letters patent have been issued to

File No. N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
377539-9	CAMP HILL FOUNDATION CANADA	08/03/2013
446721-3	CANADIAN FOUNDATION FOR THE ADVANCEMENT OF INVESTOR RIGHTS FONDATION CANADIENNE POUR L'AVANCEMENT DES DROITS DES INVESTISSEURS	12/04/2013
767193-8	Pat the Dog Playwright Centre	02/04/2013
435704-3	PRIONET CANADA	04/03/2013

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE****LOI SUR LES CHAMBRES DE COMMERCE***Chambre de commerce Hemmingford-Napierville-Saint-Rémi*

Avis est par les présentes donné qu'il a plu à Son Excellence le Gouverneur général en conseil d'autoriser, en vertu de l'article 39 de la *Loi sur les chambres de commerce*, le changement de nom de la *Chambre de commerce Hemmingford-Napierville-Saint-Rémi* en celui de la *Chambre de commerce des Jardins de Napierville* tel qu'il a été constaté dans un arrêté en conseil en date du 21 mars 2013.

Le 8 avril 2013

Le directeur
MARCIE GIROUARD
Pour le ministre de l'Industrie
[17-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES***Demande d'abandon de charte*

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions du paragraphe 32(2) de la *Loi sur les corporations canadiennes*, une demande d'abandon de charte a été reçue de :

Le 19 avril 2013

Le directeur
MARCIE GIROUARD
Pour le ministre de l'Industrie
[17-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES***Lettres patentes supplémentaires*

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, des lettres patentes supplémentaires ont été émises en faveur de :

File No. N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
454881-7	SACCIDANANDA SOCIETY, CANADA	12/04/2013
437500-9	YALKEZIAN FOUNDATION	13/02/2013

April 19, 2013

Le 19 avril 2013

MARCIE GIROUARD
Director
For the Minister of Industry
[17-1-o]

Le directeur
MARCIE GIROUARD
Pour le ministre de l'Industrie
[17-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**

CANADA CORPORATIONS ACT

LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES

*Supplementary letters patent — Name change**Lettres patentes supplémentaires — Changement de nom*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, supplementary letters patent have been issued to

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, des lettres patentes supplémentaires ont été émises en faveur de :

File No. N° de dossier	Old Name of Company Ancien nom de la compagnie	New Name of Company Nouveau nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
263246-2	Braille Literacy Canada Littérature braille Canada	Braille Literacy Canada	19/03/2013
446095-2	CONSORTIUM DE RECHERCHE EN PLASTURGIE ET COMPOSITES DU QUÉBEC	Consortium Innovation Polymères	14/03/2013
307931-7	MLSE TEAM UP FOUNDATION	MLSE FOUNDATION	12/03/2013
436718-9	NATIONAL PULLET GROWERS ASSOCIATION / ASSOCIATION NATIONALE DES ÉLEVEURS DE POULETTES	Pullet Growers of Canada	31/01/2013
326806-3	THE HONEY AND MOSES NATHAN CHARITABLE FOUNDATION	THE ALEXANDRA, JONATHAN AND ANDREW BRONFMAN FOUNDATION	25/03/2013

April 19, 2013

Le 19 avril 2013

MARCIE GIROUARD
Director
For the Minister of Industry
[17-1-o]

Le directeur
MARCIE GIROUARD
Pour le ministre de l'Industrie
[17-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

MARINE LIABILITY ACT

LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME

*Ship-source Oil Pollution Fund**Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires*

Pursuant to section 110* of the *Marine Liability Act* (the Act) and the *Marine Liability Regulations* made pursuant to paragraph 110(3)(b)* of the Act, the maximum aggregate liability of the Ship-source Oil Pollution Fund in respect of any particular occurrence during the fiscal year commencing April 1, 2013, will be \$161,293,660.

Conformément à l'article 110* de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la Loi) et au *Règlement sur la responsabilité en matière maritime*, pris conformément à l'alinéa 110(3)b)* de la Loi, le montant total maximal de responsabilité de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à l'égard de tout événement particulier, au cours de l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 2013, sera de 161 293 660 \$.

DENIS LEBEL, P.C., M.P.
*Minister of Transport, Infrastructure
and Communities*
[17-1-o]

*Le ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités*
DENIS LEBEL, C.P., député
[17-1-o]

* S.C. 2001, c. 6

* L.C. 2001, ch. 6

DEPARTMENT OF TRANSPORT

MARINE LIABILITY ACT

Ship-source Oil Pollution Fund

Pursuant to section 113* of the *Marine Liability Act* (the Act) and the *Marine Liability Regulations* made pursuant to paragraph 113(3)(b)* of the Act, the amount of the levy in respect of payments into the Ship-source Oil Pollution Fund required by subsection 112(2)* of the Act would be 48.37 cents if the levy were to be imposed pursuant to subsection 114(1)* of the Act during the fiscal year commencing April 1, 2013.

DENIS LEBEL, P.C., M.P.
*Minister of Transport, Infrastructure
and Communities*

[17-1-o]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Conformément à l'article 113* de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la Loi) et au *Règlement sur la responsabilité en matière maritime*, pris conformément à l'alinéa 113(3)b)* de la Loi, le montant de la contribution payable à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires visée au paragraphe 112(2)* de la Loi serait de 48,37 cents si la contribution était imposée conformément au paragraphe 114(1)* de la Loi, au cours de l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 2013.

*Le ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités*
DENIS LEBEL, C.P., député

[17-1-o]

* S.C. 2001, c. 6

* L.C. 2001, ch. 6

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

First 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 May 28, 2011.

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

Première 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 28 mai 2011.

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**CANADA-NOVA SCOTIA OFFSHORE PETROLEUM BOARD****CANADA-NOVA SCOTIA OFFSHORE PETROLEUM RESOURCES ACCORD IMPLEMENTATION ACT***Call for Bids No. NS13-1*

The Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board (CNSOPB) [the "Board"] has made a Call for Bids pursuant to the *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act*, S.C. 1988, c. 28, as amended, and the *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation (Nova Scotia) Act*, S.N.S. 1987, c. 3, as amended, for six Exploration Licences covering the following parcels of land in the Nova Scotia offshore area (the "Lands"):

Land parcel No. 1 — All petroleum substances in all geological formations

Grid [†]	Hectares	Sections
44-00-60-15	5 565	60, 68-70, 78-80, 87-90, 97-100
44-10-59-30	12 593	45-47, 54-57, 64-67, 74-80, 83-90, 93-100
44-10-59-45	31 485	3-10, 13-20, 23-30, 33-40, 43-50, 53-60, 63-70, 72-100
44-10-60-00	37 050	1-100
44-10-60-15	37 050	1-100
44-20-59-30	1 110	91-93
44-20-59-45	14 800	1-3, 11-13, 21-23, 31-33, 41-43, 51-55, 61-65, 71-75, 81-85, 91-95
44-20-60-00	18 500	1-5, 11-15, 21-25, 31-35, 41-45, 51-55, 61-65, 71-75, 81-85, 91-95
44-20-60-15	18 500	1-5, 11-15, 21-25, 31-35, 41-45, 51-55, 61-65, 71-75, 81-85, 91-95
Total hectares (Approximate)	176 653	

[†] NAD 1927

Land parcel No. 2 — All petroleum substances in all geological formations

Grid [†]	Hectares	Sections
44-20-59-15	2 585	94-100
44-20-59-30	25 850	4-10, 14-20, 24-30, 34-40, 44-50, 54-60, 64-70, 74-80, 84-90, 94-100
44-20-59-45	22 150	4-10, 14-20, 24-30, 34-40, 44-50, 56-60, 66-70, 76-80, 86-90, 96-100
44-20-60-00	18 450	6-10, 16-20, 26-30, 36-40, 46-50, 56-60, 66-70, 76-80, 86-90, 96-100

COMMISSIONS**OFFICE CANADA — NOUVELLE-ÉCOSSE DES HYDROCARBURES EXTRACÔTIERS****LOI DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD CANADA — NOUVELLE-ÉCOSSE SUR LES HYDROCARBURES EXTRACÔTIERS***Appel d'offres n° NS13-1*

Conformément aux dispositions de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers*, L.C. 1988, ch. 28, et ses modifications, et du *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation (Nova Scotia) Act*, S.N.S. 1987, ch. 3, et ses modifications, l'Office Canada — Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers (OCNÉHE) [l'« Office »] a préparé un appel d'offres en vue de l'adjudication de six permis de prospection visant les parcelles de terre au large de la Nouvelle-Écosse (les « parcelles ») mentionnées ci-dessous.

Parcelle n° 1 — Tous les hydrocarbures dans toutes les formations géologiques

Grille [†]	Hectares	Sections
44-00-60-15	5 565	60, 68-70, 78-80, 87-90, 97-100
44-10-59-30	12 593	45-47, 54-57, 64-67, 74-80, 83-90, 93-100
44-10-59-45	31 485	3-10, 13-20, 23-30, 33-40, 43-50, 53-60, 63-70, 72-100
44-10-60-00	37 050	1-100
44-10-60-15	37 050	1-100
44-20-59-30	1 110	91-93
44-20-59-45	14 800	1-3, 11-13, 21-23, 31-33, 41-43, 51-55, 61-65, 71-75, 81-85, 91-95
44-20-60-00	18 500	1-5, 11-15, 21-25, 31-35, 41-45, 51-55, 61-65, 71-75, 81-85, 91-95
44-20-60-15	18 500	1-5, 11-15, 21-25, 31-35, 41-45, 51-55, 61-65, 71-75, 81-85, 91-95
Superficie totale (hectares) [Approximative]	176 653	

[†] NAD 1927

Parcelle n° 2 — Tous les hydrocarbures dans toutes les formations géologiques

Grille [†]	Hectares	Sections
44-20-59-15	2 585	94-100
44-20-59-30	25 850	4-10, 14-20, 24-30, 34-40, 44-50, 54-60, 64-70, 74-80, 84-90, 94-100
44-20-59-45	22 150	4-10, 14-20, 24-30, 34-40, 44-50, 56-60, 66-70, 76-80, 86-90, 96-100
44-20-60-00	18 450	6-10, 16-20, 26-30, 36-40, 46-50, 56-60, 66-70, 76-80, 86-90, 96-100

Land parcel No. 2 — All petroleum substances in all geological formations — *Continued*

Grid [†]	Hectares	Sections
44-30-59-15	3 685	91-100
44-30-59-30	36 850	1-100
44-30-59-45	36 850	1-100
44-30-60-00	36 850	1-100
44-40-59-30	14 696	61-100
44-40-59-45	36 740	1-100
44-40-60-00	12 865	1-7, 11-17, 21-27, 31-37, 41-47
44-50-59-30	14 656	61-100
44-50-59-45	36 640	1-100
45-00-59-30	14 612	61-100
45-00-59-45	10 959	1-30
Total hectares (Approximate)	324 438	

† NAD 1927

Land parcel No. 3 — All petroleum substances in all geological formations

Parcel 3 includes partial sections, as noted in the table below, which abut the boundary of the Gully Marine Protected Area as defined under section 2 of the Government of Canada's *Gully Marine Protected Area Regulations* (SOR/2004-112). This boundary is defined as a rhumb line connecting point 44°06' N, 59°20' W to point 44°13' N, 59°06' W (NAD27 datum).

Grid [†]	Hectares	Sections
44-10-59-00	555	90*, 99*, 100* * Partial sections
44-10-59-15	10 508	8*, 9*, 10, 18*, 19-20, 28-30, 38-40, 48-50, 58-60, 68-70, 78-80, 88-90, 98-100 * Partial sections
44-10-59-30	3 330	8-10, 18-20, 28-30
44-20-59-00	19 950	43*, 44-50, 52*, 53*, 54-60, 61*, 62*, 63-70, 71*, 72-100 * Partial sections
44-20-59-15	34 365	1-93
44-20-59-30	5 550	1-3, 11-13, 21-23, 31-33, 42-43, 53
44-30-59-00	22 110	41-100
44-30-59-15	33 165	1-90
44-40-59-00	22 044	41-100
44-40-59-15	36 740	1-100
44-40-59-30	22 044	1-60
44-50-59-00	21 984	41-100
44-50-59-15	36 640	1-100
44-50-59-30	21 984	1-60
45-00-59-00	21 918	41-100

Parcelle n° 2 — Tous les hydrocarbures dans toutes les formations géologiques (*suite*)

Grille [†]	Hectares	Sections
44-30-59-15	3 685	91-100
44-30-59-30	36 850	1-100
44-30-59-45	36 850	1-100
44-30-60-00	36 850	1-100
44-40-59-30	14 696	61-100
44-40-59-45	36 740	1-100
44-40-60-00	12 865	1-7, 11-17, 21-27, 31-37, 41-47
44-50-59-30	14 656	61-100
44-50-59-45	36 640	1-100
45-00-59-30	14 612	61-100
45-00-59-45	10 959	1-30
Superficie totale (hectares) [Approximative]	324 438	

† NAD 1927

Parcelle n° 3 — Tous les hydrocarbures dans toutes les formations géologiques

La parcelle 3 englobe des sections partielles, qui sont indiquées dans le tableau ci-dessous. Ces sections sont adjacentes à la zone de protection marine du Gully telle que cette zone est définie à l'article 2 du *Règlement sur la zone de protection marine du Gully* (DORS/2004-112) du gouvernement du Canada. La limite est définie comme étant une courbe rhombique reliant le point 44°06' N., 59°20' O. au point 44°13' N., 59°06' O. (données NAD27).

Grille [†]	Hectares	Sections
44-10-59-00	555	90*, 99*, 100* * Sections partielles
44-10-59-15	10 508	8*, 9*, 10, 18*, 19-20, 28-30, 38-40, 48-50, 58-60, 68-70, 78-80, 88-90, 98-100 * Sections partielles
44-10-59-30	3 330	8-10, 18-20, 28-30
44-20-59-00	19 950	43*, 44-50, 52*, 53*, 54-60, 61*, 62*, 63-70, 71*, 72-100 * Sections partielles
44-20-59-15	34 365	1-93
44-20-59-30	5 550	1-3, 11-13, 21-23, 31-33, 42-43, 53
44-30-59-00	22 110	41-100
44-30-59-15	33 165	1-90
44-40-59-00	22 044	41-100
44-40-59-15	36 740	1-100
44-40-59-30	22 044	1-60
44-50-59-00	21 984	41-100
44-50-59-15	36 640	1-100
44-50-59-30	21 984	1-60
45-00-59-00	21 918	41-100

Land parcel No. 3 — All petroleum substances in all geological formations — *Continued*

Grid [†]	Hectares	Sections
45-00-59-15	36 530	1-100
45-00-59-30	21 918	1-60
Total hectares (Approximate)	371 335	

[†] NAD 1927

Land parcel No. 4 — All petroleum substances in all geological formations

Parcel 4 includes partial sections, as noted in the table below, which abut the boundary of the Gully Marine Protected Area as defined under section 2 of the Government of Canada's *Gully Marine Protected Area Regulations* (SOR/2004-112). This boundary is defined as a rhumb line connecting point 44°13' N, 59°06' W to point 43°47' N, 58°35' W (NAD27 datum).

Grid [†]	Hectares	Sections
44-00-58-30	2 226	88-90, 98-100
44-00-58-45	2 783	8-10, 18*, 19-20, 28*, 29*, 30*, 40* * Partial sections
44-10-58-30	22 230	41-100
44-10-58-45	27 593	1-30, 31*, 32-40, 41*, 42*, 43-50, 52*, 53*, 54-60, 63*, 64*, 65*, 66-70, 75*, 76*, 77-80, 86*, 87*, 88-90, 97*, 98*, 99-100 * Partial sections
44-10-59-00	592	9*, 10*, 20* * Partial sections
44-20-58-30	34 360	3-10, 13-20, 23-30, 32-100
44-20-58-45	36 950	1-100
44-20-59-00	13 448	1-10, 11*, 12-20, 21*, 22*, 23-30, 32*, 33*, 34-40 * Partial sections
44-30-58-30	36 850	1-100
44-30-58-45	36 850	1-100
44-30-59-00	14 740	1-40
44-40-58-30	36 740	1-100
44-40-58-45	36 740	1-100
44-40-59-00	14 696	1-40
44-50-58-30	36 640	1-100
44-50-58-45	36 640	1-100
44-50-59-00	14 656	1-40
45-00-58-30	36 530	1-100
45-00-58-45	36 530	1-100
45-00-59-00	14 612	1-40
Total hectares (Approximate)	492 406	

[†] NAD 1927

Parcelle n° 3 — Tous les hydrocarbures dans toutes les formations géologiques (*suite*)

Grille [†]	Hectares	Sections
45-00-59-15	36 530	1-100
45-00-59-30	21 918	1-60
Superficie totale (hectares) [Approximative]	371 335	

[†] NAD 1927

Parcelle n° 4 — Tous les hydrocarbures dans toutes les formations géologiques

La parcelle 4 englobe des sections partielles, qui sont indiquées dans le tableau ci-dessous. Ces sections sont adjacentes à la zone de protection marine du Gully telle que cette zone est définie à l'article 2 du *Règlement sur la zone de protection marine du Gully* (DORS/2004-112) du gouvernement du Canada. La limite est définie comme étant une courbe rhombique reliant le point 44°13' N., 59°06' O. au point 43°47' N., 58°35' O. (données NAD27).

Grille [†]	Hectares	Sections
44-00-58-30	2 226	88-90, 98-100
44-00-58-45	2 783	8-10, 18*, 19-20, 28*, 29*, 30*, 40* * Sections partielles
44-10-58-30	22 230	41-100
44-10-58-45	27 593	1-30, 31*, 32-40, 41*, 42*, 43-50, 52*, 53*, 54-60, 63*, 64*, 65*, 66-70, 75*, 76*, 77-80, 86*, 87*, 88-90, 97*, 98*, 99-100 * Sections partielles
44-10-59-00	592	9*, 10*, 20* * Sections partielles
44-20-58-30	34 360	3-10, 13-20, 23-30, 32-100
44-20-58-45	36 950	1-100
44-20-59-00	13 448	1-10, 11*, 12-20, 21*, 22*, 23-30, 32*, 33*, 34-40 * Sections partielles
44-30-58-30	36 850	1-100
44-30-58-45	36 850	1-100
44-30-59-00	14 740	1-40
44-40-58-30	36 740	1-100
44-40-58-45	36 740	1-100
44-40-59-00	14 696	1-40
44-50-58-30	36 640	1-100
44-50-58-45	36 640	1-100
44-50-59-00	14 656	1-40
45-00-58-30	36 530	1-100
45-00-58-45	36 530	1-100
45-00-59-00	14 612	1-40
Superficie totale (hectares) [Approximative]	492 406	

[†] NAD 1927

Land parcel No. 5 — All petroleum substances in all geological formations

Grid [†]	Hectares	Sections
44-20-58-00	14 022	8-10, 18-20, 28-30, 38-40, 48-50, 58-60, 66-70, 76-80, 86-90, 96-100
44-20-58-15	24 000	6-10, 16-20, 26-30, 36-40, 46-50, 53-60, 63-70, 73-80, 83-90, 93-100
44-30-57-45	18 425	51-100
44-30-58-00	36 850	1-100
44-30-58-15	36 850	1-100
44-40-57-45	18 370	51-100
44-40-58-00	36 740	1-100
44-40-58-15	36 740	1-100
44-50-57-45	18 320	51-100
44-50-58-00	36 640	1-100
44-50-58-15	36 640	1-100
45-00-57-45	18 265	51-100
45-00-58-00	36 530	1-100
45-00-58-15	36 530	1-100
45-10-57-45	18 215	51-100
45-10-58-00	18 215	1-50
45-20-57-45	3 640	51-52, 61-62, 71-72, 81-82, 91-92
45-20-58-00	3 640	1-2, 11-12, 21-22, 31-32, 41-42
Total hectares (Approximate)	448 632	

† NAD 1927

Land parcel No. 6 — All petroleum substances in all geological formations

Parcel 6 includes partial sections, as noted in the table below, which abut the boundary between Nova Scotia and Newfoundland and Labrador, as defined by the *Newfoundland and Labrador Offshore Area Line Regulations* (SOR/2003-192). The Nova Scotia–Newfoundland and Labrador boundary line along Parcel 6 is defined as a geodesic line between the points 45°41'31.4" N, 57°31'33.5" W and 44°55'51.9" N, 57°10'34.0" W (NAD83 datum). These points transform to 45°41'31.35" N, 57°31'36.40" W and 44°55'51.75" N, 57°10'36.95" W (NAD27 datum) using the NTV2 transformation.

Grid [†]	Hectares	Sections
44-30-57-15	18 400	6-10, 16-20, 26-30, 36-40, 46-50, 56-60, 66-70, 76-80, 86-90, 96-100
44-30-57-30	23 935	6-10, 16-20, 26-30, 36-40, 46-50, 56-60, 66-100
44-30-57-45	18 425	1-50
44-40-57-15	36 740	1-100
44-40-57-30	36 740	1-100

Parcelle n° 5 — Tous les hydrocarbures dans toutes les formations géologiques

Grille [†]	Hectares	Sections
44-20-58-00	14 022	8-10, 18-20, 28-30, 38-40, 48-50, 58-60, 66-70, 76-80, 86-90, 96-100
44-20-58-15	24 000	6-10, 16-20, 26-30, 36-40, 46-50, 53-60, 63-70, 73-80, 83-90, 93-100
44-30-57-45	18 425	51-100
44-30-58-00	36 850	1-100
44-30-58-15	36 850	1-100
44-40-57-45	18 370	51-100
44-40-58-00	36 740	1-100
44-40-58-15	36 740	1-100
44-50-57-45	18 320	51-100
44-50-58-00	36 640	1-100
44-50-58-15	36 640	1-100
45-00-57-45	18 265	51-100
45-00-58-00	36 530	1-100
45-00-58-15	36 530	1-100
45-10-57-45	18 215	51-100
45-10-58-00	18 215	1-50
45-20-57-45	3 640	51-52, 61-62, 71-72, 81-82, 91-92
45-20-58-00	3 640	1-2, 11-12, 21-22, 31-32, 41-42
Superficie totale (hectares) [Approximative]	448 632	

† NAD 1927

Parcelle n° 6 — Tous les hydrocarbures dans toutes les formations géologiques

La parcelle 6 englobe des sections partielles, qui sont indiquées dans le tableau ci-dessous. Ces sections sont adjacentes à la limite extracôtière entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador, telle que cette limite est définie dans le *Règlement sur les limites de la zone extracôtière de Terre-Neuve-et-Labrador* (DORS/2003-192). Le long de la parcelle 6, la limite entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador est définie comme étant une ligne géodésique entre les points 45°41'31,4" N., 57°31'33,5" O. et 44°55'51,9" N., 57°10'34,0" O. (données NAD83). Ces coordonnées sont transformées à 45°41'31,35" N., 57°31'36,40" O. et 44°55'51,75" N., 57°10'36,95" O. (données NAD27) en utilisant la fonction de transformation NTV2.

Grille [†]	Hectares	Sections
44-30-57-15	18 400	6-10, 16-20, 26-30, 36-40, 46-50, 56-60, 66-70, 76-80, 86-90, 96-100
44-30-57-30	23 935	6-10, 16-20, 26-30, 36-40, 46-50, 56-60, 66-100
44-30-57-45	18 425	1-50
44-40-57-15	36 740	1-100
44-40-57-30	36 740	1-100

Land parcel No. 6 — All petroleum substances in all geological formations — *Continued*

Grid [†]	Hectares	Sections
44-40-57-45	18 370	1-50
44-50-57-15	36 640	1-100
44-50-57-30	36 640	1-100
44-50-57-45	18 320	1-50
45-00-57-15	36 530	1-100
45-00-57-30	36 530	1-100
45-00-57-45	18 265	1-50
45-10-57-15	35 265	1-5, 6*, 7*, 8*, 9*, 11-18, 19*, 20*, 21-100 * Partial sections
45-10-57-30	36 430	1-100
45-10-57-45	18 215	1-50
45-20-57-15	6 006	11*, 12*, 21, 22*, 31-32, 41-42, 51-52, 61-62, 71-72, 81-82, 91-92 * Partial sections
45-20-57-30	7 280	1-2, 11-12, 21-22, 31-32, 41-42, 51-52, 61-62, 71-72, 81-82, 91-92
45-20-57-45	3 640	1-2, 11-12, 21-22, 31-32, 41-42
Total hectares (Approximate)	442 371	

[†] NAD 1927

Submission of bids

Bids must be received by the Board before 4 p.m., Atlantic Standard Time (AST), October 24, 2013, at the following address: CALL FOR BIDS NS13-1, Christine Bonnell-Eisnor, Advisor, Regulatory Policy/Rights Management, Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board, T.D. Centre, 18th Floor, 1791 Barrington Street, Halifax, Nova Scotia B3J 3K9.

Bids must be in the form attached as Appendix II to the Call for Bids NS13-1 and must be submitted in a sealed envelope marked "CALL FOR BIDS No. NS13-1 (Parcel # _)."

Each bid must be accompanied by a Bid Deposit in the amount of \$10,000, in the form of a certified cheque or bank draft payable to the Receiver General for Canada.

The Bid Deposit will be returned, without interest, if the Work Deposit is posted within the time specified and any outstanding Environmental Studies Research Fund (ESRF) levies are paid as described below.

Bid Deposits will be returned to unsuccessful bidders, without interest, following the announcement of the winning bid and receipt of the Work Deposit by the successful bidder.

The failure of the successful bidder to post the Work Deposit within the specified time will result in forfeiture of the Bid Deposit and disqualification of the bid, and in that event the Board may, if it sees fit, award the Exploration Licence to the second highest bidder without making another Call for Bids.

Bid selection

Bidding on each parcel will be based solely on the amount of money proposed to be expended on the exploration of the respective parcel within Period 1 of the term of the Exploration

Parcelle n° 6 — Tous les hydrocarbures dans toutes les formations géologiques (*suite*)

Grille [†]	Hectares	Sections
44-40-57-45	18 370	1-50
44-50-57-15	36 640	1-100
44-50-57-30	36 640	1-100
44-50-57-45	18 320	1-50
45-00-57-15	36 530	1-100
45-00-57-30	36 530	1-100
45-00-57-45	18 265	1-50
45-10-57-15	35 265	1-5, 6*, 7*, 8*, 9*, 11-18, 19*, 20*, 21-100 * Sections partielles
45-10-57-30	36 430	1-100
45-10-57-45	18 215	1-50
45-20-57-15	6 006	11*, 12*, 21, 22*, 31-32, 41-42, 51-52, 61-62, 71-72, 81-82, 91-92 * Sections partielles
45-20-57-30	7 280	1-2, 11-12, 21-22, 31-32, 41-42, 51-52, 61-62, 71-72, 81-82, 91-92
45-20-57-45	3 640	1-2, 11-12, 21-22, 31-32, 41-42
Superficie totale (hectares) [Approximative]	442 371	

[†] NAD 1927

Dépôt des soumissions

Les soumissions doivent parvenir à l'Office avant 16 h, heure normale de l'Atlantique, le 24 octobre 2013, à l'adresse suivante : APPEL D'OFFRES NS13-1, Christine Bonnell-Eisnor, Conseillère, Politique de réglementation et Gestion des droits, Office Canada — Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers, T.D. Centre, 18^e étage, 1791, rue Barrington, Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3K9.

Les soumissions doivent suivre le modèle joint comme annexe II à l'appel d'offres et être remises dans une enveloppe scellée où il est indiqué « APPEL D'OFFRES NS13-1 (PARCELLE N°_) ».

Chaque soumission doit être accompagnée d'une caution de 10 000 \$ sous forme de chèque certifié ou de traite bancaire payable à l'ordre du receveur général du Canada.

La caution sera retournée, sans intérêt, si le cautionnement d'exécution est déposé dans le délai imparti et que les prélèvements pour le Fonds pour l'étude de l'environnement (FÉE) sont acquittés de la façon décrite ci-dessous.

Les cautions seront retournées, sans intérêt, aux soumissionnaires dont la soumission n'aura pas été retenue après l'annonce de la soumission retenue, et le dépôt du cautionnement par le soumissionnaire retenu.

Le défaut du soumissionnaire retenu de déposer le cautionnement dans le délai imparti entraînera la confiscation de la caution et le rejet de la soumission; le cas échéant, l'Office pourra, s'il le juge approprié, octroyer le permis de prospection au deuxième soumissionnaire en importance sans lancer un autre appel d'offre.

Choix des soumissions

Le choix du soumissionnaire pour chaque parcelle sera fait exclusivement en fonction du montant que le soumissionnaire propose de dépenser pour les travaux d'exploration qui seront

Licence (“Work Expenditure Bid”). Allowable Expenditures are determined in Schedule B of the Exploration Licence and are provided in Appendix III of the Call for Bids. A maximum of 5% of the Work Expenditure Bid may be applied as education and training (E&T) and research and development (R&D) Allowable Expenditures as defined in Schedule B of the Exploration Licence.

No other factors will be considered in selecting the winning bid and the Board is not obligated to accept any bid. The minimum bid per parcel that will be considered is \$1,000,000 of work expenditure.

Activity authorization

Before carrying out any work or activity in the offshore area, an operator must first obtain an Operating Licence.

No activities related to the exploration for, development of or transportation of petroleum on the Lands can be conducted without a specific authorization issued by the Board. Operators are required to meet certain regulatory requirements before the Board can approve offshore petroleum-related activities. The regulatory framework which governs offshore petroleum operations consists of the acts that implement the Accord, their regulations, and Board guidelines and policies.

Canada-Nova Scotia benefits plan

The legislation requires that a Canada-Nova Scotia benefits plan must be submitted to, and approved by, the Board prior to the approval of any development plan, or the authorization of any other work or activity in the Nova Scotia Offshore Area. Canada-Nova Scotia Benefits Plan Guidelines can be found on the Board’s Web site.

Environment

In accordance with the legislation, prior to the authorization of any petroleum-related activities on the Lands, the operator must demonstrate to the satisfaction of the Board that such activities can be conducted in an environmentally safe manner. Special precautions, such as enhanced environmental assessments, more stringent mitigation measures and environmental effects monitoring may be required in some cases.

Upon issuance of the Exploration Licence, the successful bidder must pay ESRF levies under Part VII of the *Canada Petroleum Resources Act*, R.S.C. 1985, c. 36 (2nd Supp.), for the year in which the licence is issued and retroactive levies for the two preceding years. Thereafter, ESRF levies as fixed from time to time by the federal Minister of Natural Resources will be payable unless the Interest Owner surrenders the licence prior to the payment due date.

Matters of the ESRF are not administered by the Board, but are the responsibility of the federal Minister of Natural Resources. ESRF levies are determined by multiplying the number of hectares of land included in the licence by the ESRF rate for the applicable region.

réalisés sur les parcelles respectives au cours de la période 1 de la durée du permis d’exploration (« montant des dépenses prévues »). Les dépenses autorisées sont déterminées à l’annexe B du permis d’exploration et décrites dans l’annexe III de l’appel d’offres. Un maximum de 5 % du montant des dépenses prévues peut être appliqué au titre des dépenses autorisées pour l’éducation et la formation (É&F) et pour la recherche et le développement (R&D) telles que ces dépenses sont définies à l’annexe B du permis d’exploration.

Aucun autre facteur ne sera pris en considération pour le choix de la soumission retenue, et l’Office n’est tenu d’accepter aucune des soumissions. La soumission la moins élevée qui sera prise en considération pour chaque parcelle est de 1 000 000 \$ de travaux.

Autorisation d’activités

Avant d’exécuter quelque travail ou d’exercer quelque activité dans la zone extracôtière, un exploitant doit obtenir un permis d’exploitation.

Aucune activité ayant trait à la prospection pétrolière, à la mise en valeur ou au transport de la ressource ne peut être entreprise dans les parcelles si elle n’a pas fait l’objet d’une autorisation particulière de l’Office. Les exploitants ont l’obligation de remplir certaines exigences réglementaires avant que l’Office puisse approuver des activités liées aux hydrocarbures extracôtiers. Le cadre réglementaire qui régit les activités d’exploitation des hydrocarbures en zone extracôtière est formé des lois de mise en œuvre de l’Accord, de leurs règlements ainsi que des lignes directrices et des politiques de l’Office.

Plan de retombées économiques Canada — Nouvelle-Écosse

La loi exige qu’un plan de retombées économiques Canada — Nouvelle-Écosse soit déposé auprès de l’Office et approuvé par ce dernier avant qu’il n’approuve un plan d’exploitation ou qu’il n’autorise quelque autre travail ou activité dans la région extracôtière de la Nouvelle-Écosse. Les Canada-Nova Scotia Benefits Plan Guidelines (lignes directrices concernant les plans de retombées économiques Canada — Nouvelle-Écosse) sont disponibles sur le site Web de l’Office.

Environnement

Conformément à la loi, avant que l’autorisation de procéder à quelque activité pétrolière sur les parcelles ne soit accordée, l’exploitant doit démontrer, à la satisfaction de l’Office, que les activités peuvent être menées sans danger pour l’environnement. Des précautions spéciales, par exemple des évaluations environnementales, des mesures d’atténuation et une surveillance des effets environnementaux plus strictes pourront être exigées dans certains cas.

Au moment de la délivrance du permis d’exploration, le soumissionnaire retenu doit verser au FEE des contributions conformément aux dispositions de la partie VII de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, L.R.C. 1985, ch. 36 (2^e supp.), pour l’année au cours de laquelle le permis est délivré, et des contributions rétroactives pour les deux années précédentes. Par la suite, les contributions au FEE déterminées de temps à autre par le ministre fédéral des Ressources naturelles seront exigibles, à moins que le titulaire ne renonce au permis avant la date d’échéance du paiement.

Les questions concernant le FEE ne sont pas administrées par l’Office mais relèvent du ministre fédéral des Ressources naturelles. Les contributions au FEE sont déterminées en multipliant le nombre d’hectares de terres visés par le permis par le tarif fixé pour la région concernée.

Term

The term of each Exploration Licence will be nine years, consisting of two consecutive periods referred to as Period 1 and Period 2.

Period 2 immediately follows Period 1 and consists of the balance of the nine-year term of the licence. In order to validate the licence for Period 2, the drilling of a validation well must be commenced within Period 1 and diligently pursued to termination in accordance with good oilfield practice.

Work deposit

The successful bidder will be required to post security for the performance of work. The amount of the required security will be 25% of its Work Expenditure Bid. The successful bidder must post this Work Deposit within 30 days of being notified that its bid was successful, as a condition of issuance of the Exploration Licence.

This Work Deposit is refundable to the extent of 25% of approved Allowable Expenditures, as more particularly described in the form of the Exploration Licence.

Work Deposits must be in the form of a bank draft, money order, certified cheque, promissory note, or an irrevocable standby letter of credit payable on demand to the Receiver General for Canada. A promissory note must be accompanied by a bank letter of guarantee issued by a Canadian chartered bank which states their agreement to honour on presentment for payment. A bank draft, money order, certified cheque or letter of credit must be issued by a bank found in Schedule I or II of the *Bank Act* (S.C. 1991, c. 46). The form of the promissory note and bank guarantee, or the letter of credit, must be acceptable to the Board. An acceptable form of a promissory note and bank guarantee and of a letter of credit are attached as Appendix V in the Call for Bids.

The interest owner is not obligated to perform work under the Licence. However, if the interest owner does not perform work in the full amount of its Work Expenditure Bid, the unrefunded balance of the Work Deposit will be forfeited to the Receiver General for Canada upon the expiry, surrender or cancellation of Period 1.

Rentals

No rentals are payable in respect of Period 1. Refundable rentals are payable annually during Period 2 at the following rates:

Year	Amount per hectare
7	\$2.50
8	\$5.00
9	\$7.50

Rentals will be refunded upon annual application to the Board to the extent of approved Allowable Expenditures incurred during the specific year of Period 2 as described in the form of the Exploration Licence. The form of the Exploration Licence is attached as Appendix III in the Call for Bids.

Indemnity

Interest Holders are required to at all times jointly and severally indemnify the Board and Her Majesty the Queen in right of Canada and in right of the Province of Nova Scotia against all

Durée

Chaque permis d'exploration aura une durée de neuf années, laquelle sera divisée en deux périodes consécutives appelées période 1 et période 2.

La période 2 suit immédiatement la fin de la période 1, et sa durée est le solde des neuf années de la durée du permis. Pour que le permis soit validé pour la période 2, le forage d'un puits de validation doit être entrepris pendant la période 1 et poursuivi de façon diligente, conformément aux bonnes pratiques en matière de champs pétroliers.

Cautionnement d'exécution

Pour garantir l'exécution des travaux, le soumissionnaire retenu doit déposer un cautionnement égal à 25 % des dépenses prévues dans sa soumission. Le soumissionnaire retenu doit, comme condition préalable à l'émission du permis de prospection, déposer ce cautionnement dans les 30 jours de l'avis qui lui est donné que sa soumission a été retenue.

Le cautionnement d'exécution est remboursable jusqu'à concurrence de 25 % des dépenses autorisées approuvées, tel que le tout est décrit plus en détail dans le formulaire de permis d'exploration.

Le cautionnement d'exécution doit être déposé sous forme de traite bancaire, de mandat, de chèque certifié, de billet à ordre ou de lettre de crédit de soutien irrévocable payables sur demande au receveur général du Canada. Un billet à ordre doit être accompagné d'une lettre de garantie donnée par une banque à charte canadienne confirmant qu'elle honorera la note sur présentation à paiement. Une traite bancaire, un mandat, un chèque certifié ou une lettre de crédit doivent être délivrés par une banque nommée à l'annexe I ou à l'annexe II de la *Loi sur les banques* (L.C. 1991, ch. 46). Le billet à ordre, la garantie bancaire ou la lettre de crédit doivent être acceptables à l'Office. Des modèles acceptables de billet à ordre, de garantie bancaire et de lettre de crédit sont donnés à l'annexe V de l'appel d'offres.

Le titulaire n'a pas l'obligation d'effectuer les travaux prévus au permis. Toutefois, si le titulaire n'exécute pas les travaux pour le plein montant stipulé dans son engagement, le solde non remboursable du cautionnement d'exécution sera confisqué au bénéfice du receveur général du Canada à l'expiration ou lors de l'abandon ou de l'annulation de la période 1.

Loyer

Aucun loyer n'est exigible pour la période 1. Pendant la période 2, un loyer remboursable est payable chaque année au taux ci-dessous :

Année	Montant par hectare
7	2,50 \$
8	5,00 \$
9	7,50 \$

Le loyer est remboursé, sur demande annuelle à l'Office, dans la mesure où les dépenses autorisées approuvées sont faites pendant l'année pertinente de la période 2, tel que le tout est décrit plus en détail dans le formulaire de permis d'exploration. Le formulaire de permis d'exploration est joint à l'appel d'offres comme annexe III.

Indemnisation

Les titulaires sont en tout temps tenus, conjointement et solidairement, d'indemniser l'Office et Sa Majesté la Reine du chef du Canada et du chef de la Nouvelle-Écosse à l'égard de toutes

actions, claims and demands that may be brought or made by any person by reason of anything done or omitted to be done under this Licence by, through or under the interest owner or an interest holder, in relation to those portions of the Lands with respect to which they hold shares, and all costs that the Board or Her Majesty the Queen may incur in connection with any such action, claim or demand.

For purposes of this section, the expression “Her Majesty the Queen” shall not include any Crown corporation.

Written submissions

The public is invited to submit written comments to the Board on the Lands included in the Call for Bids. Such submissions will be considered by the Board before the issuance of Exploration Licences. The deadline for the submission of written comments is 4 p.m., Atlantic Standard Time (AST), October 10, 2013. Written submissions should be sent to Christine Bonnell-Eisnor, Advisor, Regulatory Policy/Rights Management, Canada-Nova Scotia Off-shore Petroleum Board, T.D. Centre, 18th Floor, 1791 Barrington Street, Halifax, Nova Scotia B3J 3K9, 902-422-5588 (telephone), 902-422-1799 (fax), callforbids@cnsopb.ns.ca (email).

Amendments to Call for Bids

The Board may amend the Call for Bids at any time up to 10 days prior to the closing date. Any amendment made to the Call for Bids shall be published on the Board’s Web site (www.cnsopb.ns.ca). Bidders are advised to refer to the Board’s Web site prior to submitting their bids.

Further information

This notice contains a summary only of the terms and conditions of the Call for Bids. Interested persons should obtain a copy of the full text of the Call for Bids, which will prevail over this summary in the case of any conflict or inconsistency. A complete bid package, including the bid form and the form of the Exploration Licence, may be obtained free of charge from the Board at the above address, at www.cnsopb.ns.ca or may be requested by fax sent to 902-422-1799 or by telephoning 902-422-5588.

Halifax, March 18, 2013

STUART PINKS, P.Eng.
Chief Executive Officer

[17-1-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 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.

les actions, les réclamations et les demandes qui pourront être intentées ou faites par quiconque en raison d’actions ou d’omissions en vertu du présent permis par le titulaire du permis, par le titulaire du titre, ou par leur entremise, relativement aux portions des parcelles pour lesquelles ils détiennent des parts et pour tous les coûts que l’Office ou Sa Majesté la Reine pourront encourir à la suite desdites actions, réclamations ou demandes.

Aux fins de cet article, l’expression « Sa Majesté la Reine » n’englobe aucune société d’État.

Observations écrites

Le public est invité à soumettre des observations écrites à l’Office relativement aux parcelles visées par l’appel d’offres. L’Office prendra ces observations en considération avant de délivrer des permis d’exploration. Les observations doivent être reçues avant 16 h, heure normale de l’Atlantique, le 10 octobre 2013. Les observations écrites doivent être envoyées à Christine Bonnell-Eisnor, Conseillère, Politique de réglementation et Gestion des droits, Office Canada — Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers, T.D. Centre, 18^e étage, 1791, rue Barrington, Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3K9, 902-422-5588 (téléphone), 902-422-1799 (télécopieur), callforbids@cnsopb.ns.ca (courriel).

Modifications à l’appel d’offres

L’Office peut modifier l’appel d’offres à tout moment jusqu’à 10 jours avant la date de clôture. Les modifications à l’appel d’offres seront publiées sur le site Web de l’Office (www.cnsopb.ns.ca). Les soumissionnaires sont avisés de consulter le site Web de l’Office avant de déposer leurs soumissions.

Autres renseignements

Le présent avis n’est qu’un sommaire des modalités de l’appel d’offres. Les parties intéressées doivent demander une copie du texte complet de l’appel d’offres, lequel a préséance sur ce sommaire en cas de conflit ou de divergence. On peut se procurer sans frais un dossier complet d’appel d’offres comprenant le document de soumission et le formulaire de permis de prospection en s’adressant à l’Office, à l’adresse ci-dessus, sur son site Web (www.cnsopb.ns.ca), en envoyant une demande par télécopieur au 902-422-1799 ou en téléphonant au 902-422-5588.

Halifax, le 18 mars 2013

Le chef de la direction
STUART PINKS, ing.

[17-1-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 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.

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."

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 ».

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PART 1 APPLICATION

The following application was posted on the Commission's Web site between April 12, 2013, and April 18, 2013:

North Superior Broadcasting Ltd.
Marathon, Ontario
2013-0560-8
Request to change the location of CFNO-FM Marathon's studios
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: May 13, 2013

[17-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DEMANDE DE LA PARTIE 1

La demande suivante a été affichée sur le site Web du Conseil entre le 12 avril 2013 et le 18 avril 2013 :

North Superior Broadcasting Ltd.
Marathon (Ontario)
2013-0560-8
Requête en vue de relocaliser les studios de CFNO-FM Marathon
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 13 mai 2013

[17-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

The complete texts of the decisions summarized below are available from the offices of the CRTC.

2013-190 *April 17, 2013*

Canadian Broadcasting Corporation
Thunder Bay and Sioux Lookout, Ontario

Approved — Application to amend the broadcasting licence for the English-language radio station CBQT-FM Thunder Bay to replace its AM transmitters CBLS Sioux Lookout and CBQW Hudson with an FM transmitter at Sioux Lookout.

2013-191 *April 17, 2013*

Rangtel Inc.
Greater Toronto Area, including Ajax, Aurora, Brampton, Brock, Burlington, Caledon, Clarington, Halton Hills, King, Markham, Milton, Mississauga, Newmarket, Oakville, Oshawa, Pickering, Scugog, Uxbridge, Vaughan, Whitby and Whitchurch-Stouffville, Ontario

Approved — Application for a broadcasting licence to operate a terrestrial broadcasting distribution undertaking to serve the above-noted communities in the Greater Toronto Area.

2013-192 *April 17, 2013*

Odyssey Television Network Inc.
Across Canada

Approved — Application to add Greek Cinema to the List of non-Canadian programming services authorized for distribution.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISIONS

On peut se procurer le texte complet des décisions résumées ci-après en s'adressant au CRTC.

2013-190 *Le 17 avril 2013*

Société Radio-Canada
Thunder Bay et Sioux Lookout (Ontario)

Approuvé — Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de la station de radio de langue anglaise CBQT-FM Thunder Bay afin d'exploiter un émetteur FM à Sioux Lookout en remplacement de ses émetteurs AM actuels, CBLS Sioux Lookout et CBQW Hudson.

2013-191 *Le 17 avril 2013*

Rangtel Inc.
Région du Grand Toronto, y compris Ajax, Aurora, Brampton, Brock, Burlington, Caledon, Clarington, Halton Hills, King, Markham, Milton, Mississauga, Newmarket, Oakville, Oshawa, Pickering, Scugog, Uxbridge, Vaughan, Whitby et Whitchurch-Stouffville (Ontario)

Approuvé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter un service de distribution de radiodiffusion terrestre devant desservir les localités susmentionnées dans la région du Grand Toronto.

2013-192 *Le 17 avril 2013*

Odyssey Television Network Inc.
L'ensemble du Canada

Approuvé — Demande en vue d'ajouter Greek Cinema à la Liste de services de programmation non canadiens approuvés pour distribution.

2013-193

April 18, 2013

2013-193

Le 18 avril 2013

2251723 Ontario Inc.
Barrie, Greater Toronto Area (including Ajax, Aurora, Bolton, Brampton, Caledon, Clarendon, Etobicoke, Georgetown, King City, Markham, Milton, Mississauga, Nobleton, North York, Pickering, Richmond Hill, Scarborough, Toronto, Vaughan and Woodbridge), Hamilton-Niagara, Kingston, Kitchener-Waterloo, London, Oshawa, Ottawa, Peterborough, Sudbury, Thunder Bay and Windsor, and their surrounding areas, Ontario

Approved — Application to add terrestrial broadcasting distribution undertakings and various conditions of licence to a regional broadcasting licence.

[17-1-o]

2251723 Ontario Inc.
Barrie, région du Grand Toronto (y compris Ajax, Aurora, Bolton, Brampton, Caledon, Clarendon, Etobicoke, Georgetown, King City, Markham, Milton, Mississauga, Nobleton, North York, Pickering, Richmond Hill, Scarborough, Toronto, Vaughan et Woodbridge), Hamilton-Niagara, Kingston, Kitchener-Waterloo, London, Oshawa, Ottawa, Peterborough, Sudbury, Thunder Bay et Windsor, et leurs régions avoisinantes (Ontario)

Approuvé — Demande en vue d'ajouter des entreprises de distribution de radiodiffusion terrestres et diverses conditions de licence à une licence de radiodiffusion régionale.

[17-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted

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 115(2) of the said Act, to Claude Turpin, Senior Project Officer (AS-5), Human Resources Planning and Strategies, Human Resources Branch, Department of Public Works and Government Services, Gatineau, Quebec, to be a candidate, before and during the election period, for the position of Councillor for the City of Gatineau, Quebec, in a municipal election to be held on November 3, 2013.

April 17, 2013

KATHY NAKAMURA
*Director General
Political Activities and
Non-Partisanship Directorate*

[17-1-o]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée

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 Claude Turpin, agent principal de projet (AS-5), Planification et stratégies en matière de ressources humaines, Direction générale des ressources humaines, ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Gatineau (Québec), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidat, avant et pendant la période électorale, au poste de conseiller de la ville de Gatineau (Québec), à l'élection municipale prévue pour le 3 novembre 2013.

Le 17 avril 2013

*La directrice générale
Direction des activités politiques
et de l'impartialité politique*
KATHY NAKAMURA

[17-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**CIDEL BANK CANADA****CIDEL TRUST COMPANY****LETTERS PATENT OF INCORPORATION AND LETTERS PATENT OF CONTINUANCE**

Notice is hereby given that Cidel Bank & Trust Inc., a bank under the laws of Barbados, intends to file with the Superintendent of Financial Institutions (the "Superintendent"), on or after May 20, 2013, an application pursuant to section 25 of the *Bank Act* (Canada) for the Minister of Finance to issue letters patent incorporating a Schedule II bank pursuant to the *Bank Act* (Canada) under the name Cidel Bank Canada, in English, and Banque Cidel du Canada, in French, to carry on the business of a bank in Canada. Its head office will be located in the city of Toronto, Ontario.

Notice is also hereby given that Cidel Trust Company, a trust company under the laws of the Province of Alberta, intends to file with the Superintendent, on or after May 20, 2013, an application pursuant to section 24 of the *Trust and Loan Companies Act* (Canada) for the Minister of Finance to issue letters patent continuing Cidel Trust Company as a trust company pursuant to the *Trust and Loan Companies Act* (Canada) under the name Cidel Trust Company, in English, and Société de fiducie Cidel, in French, to carry on the business of a trust company in Canada. Its head office will be located in the city of Calgary, Alberta.

Any person who objects to the proposed incorporation or continuance may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before June 20, 2013.

April 19, 2013

OSLER, HOSKIN & HARCOURT LLP

Note: The publication of this Notice should not be construed as evidence that letters patent will be issued to incorporate the bank or to continue the trust company. The granting of the letters patent will be dependent upon the normal *Bank Act* (Canada) and *Trust and Loan Companies Act* (Canada), as applicable, application review process and the discretion of the Minister of Finance.

[17-4-o]

CORNWALL 3 + 1 PROJECT 2010**SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that Cornwall 3 + 1 Project 2010 intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

April 8, 2013

TERRENCE SYLVESTER

Director

[17-1-o]

AVIS DIVERS**BANQUE CIDEL DU CANADA****SOCIÉTÉ DE FIDUCIE CIDEL****LETTRES PATENTES DE CONSTITUTION ET LETTRES PATENTES DE PROROGATION**

Avis est par les présentes donné que Cidel Bank & Trust Inc., banque constituée sous le régime des lois de la Barbade, a l'intention de déposer auprès du surintendant des institutions financières (le « surintendant »), le 20 mai 2013 ou par la suite, une demande en vertu de l'article 25 de la *Loi sur les banques* (Canada) pour que le ministre des Finances délivre des lettres patentes en vue de constituer une banque de l'annexe II en vertu de la *Loi sur les banques* (Canada) sous la dénomination Banque Cidel du Canada, en français, et Cidel Bank Canada, en anglais, pour qu'elle exerce les activités d'une banque au Canada. Son siège social sera situé à Toronto, en Ontario.

Avis est par les présentes donné que Société de fiducie Cidel, société de fiducie constituée sous le régime des lois de la province d'Alberta, a l'intention de déposer auprès du surintendant, le 20 mai 2013 ou par la suite, une demande en vertu de l'article 24 de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada) pour que le ministre des Finances délivre des lettres patentes en vue de proroger Société de fiducie Cidel en tant que société de fiducie en vertu de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada) sous la dénomination Société de fiducie Cidel, en français, et Cidel Trust Company, en anglais, pour qu'elle exerce les activités d'une société de fiducie au Canada. Son siège social sera situé à Calgary, en Alberta.

Quiconque s'oppose au projet de constitution ou de prorogation peut notifier par écrit son opposition au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 20 juin 2013.

Le 19 avril 2013

OSLER, HOSKIN & HARCOURT S.E.N.C.R.L./s.r.l.

Nota : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une attestation de la délivrance de lettres patentes visant à constituer la banque ou à proroger la société de fiducie. La délivrance des lettres patentes sera tributaire du processus normal d'examen des demandes prévu par la *Loi sur les banques* (Canada) et la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada), selon le cas, et de la décision du ministre des Finances.

[17-4-o]

CORNWALL 3 + 1 PROJECT 2010**ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que Cornwall 3 + 1 Project 2010 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 8 avril 2013

Le directeur

TERRENCE SYLVESTER

[17-1-o]

**DUTCH CANADIAN ASSOCIATION OTTAWA VALLEY /
OUTAOUAIS****SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that the DUTCH CANADIAN ASSOCIATION OTTAWA VALLEY / OUTAOUAIS intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

April 18, 2013

ANOUK HOEDEMAN
President

[17-1-o]

**DUTCH CANADIAN ASSOCIATION OTTAWA VALLEY /
OUTAOUAIS****ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que DUTCH CANADIAN ASSOCIATION OTTAWA VALLEY / OUTAOUAIS 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 18 avril 2013

La présidente
ANOUK HOEDEMAN

[17-1-o]

**PETROLEUM HUMAN RESOURCES COUNCIL OF
CANADA****SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that PETROLEUM HUMAN RESOURCES COUNCIL OF CANADA intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

April 18, 2013

CHERYL KNIGHT
*Chief Executive Officer,
Executive Director and Secretary*

[17-1-o]

**PETROLEUM HUMAN RESOURCES COUNCIL OF
CANADA****ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que PETROLEUM HUMAN RESOURCES COUNCIL OF CANADA 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 18 avril 2013

*Le chef de la direction,
directeur exécutif et secrétaire*
CHERYL KNIGHT

[17-1-o]

ORDERS IN COUNCIL**NATIONAL ENERGY BOARD****NATIONAL ENERGY BOARD ACT**

Order — Certificate of Public Convenience and Necessity GC-121 to NOVA Gas Transmission Ltd., for the Chinchaga Section of the Northwest Mainline Komie North Extension

P.C. 2013-379

April 18, 2013

Whereas on October 14, 2011, NOVA Gas Transmission Ltd. (NGTL) applied to the National Energy Board (Board) for a Certificate of Public Convenience and Necessity for the Northwest Mainline Komie North Extension (Project) under sections 52 and 58 of Part III of the *National Energy Board Act*. The application was to extend the Komie North Section, including the Fortune Creek meter station, north of Fort Nelson, in British Columbia, and to construct the Chinchaga Section northwest of Manning, in Alberta;

Whereas the Chinchaga Section of the Project would be an expansion of portions of NGTL's existing Alberta System in north-western Alberta. The Chinchaga Section of the Project consists of approximately 33 km of 1 219 mm (48 inch) outside diameter pipe located approximately 76 km northwest of Manning, Alberta, paralleling NGTL's existing Chinchaga Lateral Loop No. 3 from the existing Chinchaga meter station to a tie-in point at the existing Meikle River compressor station;

Whereas the Board conducted an oral public hearing in Fort Nelson, British Columbia, on October 10 and 11, 2012, and in Calgary, Alberta, from October 15 to 24, 2012;

Whereas the Board considered all evidence on the record pursuant to the requirements of the *National Energy Board Act* and its responsibilities pursuant to the *National Energy Board Act* relating to environmental and socio-economic matters;

Whereas the Board considered that NGTL's Aboriginal engagement program was appropriate given the nature, scope and setting of the project, and is satisfied that all Aboriginal groups potentially affected by the project were provided with sufficient information about the Project and had an opportunity to make their views known to the Board;

Whereas the Board determined that with the implementation of NGTL's environmental protection procedures and mitigation measures, and with compliance with the Board's regulatory requirements and proposed conditions, the Project will not likely cause significant adverse environmental effects;

Whereas Certificate of Public Convenience and Necessity GC-121 would include a condition requiring NGTL to file Aboriginal Consultation Reports for five years to inform the Board about its ongoing consultation with Aboriginal groups;

Whereas the Board, in its Report dated January 30, 2013, submitted to the Minister of Natural Resources on January 30, 2013, determined that the section 52 facilities for the Chinchaga Section of the Project will be required by the present and future public convenience and necessity, and recommended that a certificate be issued for the Chinchaga Section subject to the twenty-five conditions contained in Appendix III of its Report;

DÉCRETS**OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE****LOI SUR L'OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE**

Ordonnance — Certificat d'utilité publique GC-121 à NOVA Gas Transmission Ltd., pour le tronçon Chinchaga du prolongement Komie Nord de la canalisation principale du nord-ouest

C.P. 2013-379

Le 18 avril 2013

Attendu que le 14 octobre 2011, NOVA Gas Transmission Ltd. (NGTL) a présenté une demande de certificat d'utilité publique auprès de l'Office national de l'énergie (Office) pour le prolongement Komie Nord de la canalisation principale du nord-ouest (projet) en vertu des articles 52 et 58 de la partie III de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*. La demande visait le prolongement du tronçon Komie Nord, y compris la station de comptage de Fortune Creek, au nord de Fort Nelson, en Colombie-Britannique, et la construction du tronçon Chinchaga au nord-ouest de Manning, en Alberta;

Attendu que le tronçon Chinchaga du projet serait un agrandissement de parties du réseau de l'Alberta actuel de NGTL dans le nord-ouest de l'Alberta. Le tronçon Chinchaga consiste à construire un pipeline d'un diamètre extérieur de 1 219 mm (48 pouces) s'étendant sur environ 33 km, à environ 76 km au nord-ouest de Manning (Alberta), le long du doublement latéral n° 3 actuel de Chinchaga, depuis la station de comptage de Chinchaga jusqu'à un point de raccordement à la station de compression actuelle de Meikle River;

Attendu que l'Office a tenu une audience publique à Fort Nelson (Colombie-Britannique) les 10 et 11 octobre 2012 et à Calgary (Alberta) du 15 au 24 octobre 2012;

Attendu que l'Office a examiné toute la preuve au dossier conformément aux exigences de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* et ses responsabilités en vertu de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* ayant trait aux questions environnementales et socio-économiques;

Attendu que l'Office estime que le programme de participation autochtone de NGTL était approprié compte tenu du cadre, de la nature et de l'envergure du projet et il est d'avis qu'on a fourni suffisamment de renseignements au sujet du projet à tous les groupes autochtones susceptibles d'être touchés par le projet et que ceux-ci ont eu la possibilité de faire connaître leurs points de vue à l'Office;

Attendu que l'Office a déterminé que, pourvu que soient mises en œuvre les méthodes de protection de l'environnement et les mesures d'atténuation de NGTL et que soient appliquées les exigences réglementaires et les conditions proposées par l'Office, le projet n'est pas susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants;

Attendu que le certificat d'utilité publique GC-121 serait assorti d'une condition exigeant que NGTL dépose des rapports des consultations auprès des Autochtones pendant cinq ans afin d'informer l'Office de ses consultations en cours avec les groupes autochtones;

Attendu que l'Office, dans son rapport daté du 30 janvier 2013, remis au ministre des Ressources naturelles le 30 janvier 2013, a déterminé que les installations visées par l'article 52 pour le tronçon Chinchaga du projet seront requises pour l'utilité publique présente et future, et a recommandé qu'un certificat soit délivré pour le tronçon Chinchaga sous réserve des vingt-cinq conditions énoncées à l'annexe III de son rapport;

Whereas the Board has concluded that approval of the Komie North Section of the Project, as proposed, would have negative commercial impacts on other parties and that the need for that Section is uncertain, and recommended that a certificate should not be issued for the Komie North Section;

Whereas the Board has nonetheless made the terms and conditions contained in Appendix IV in relation to the Komie North Section of the Project, as required by section 52 of the *National Energy Board Act*;

Whereas the Crown record, composed of the National Energy Board Report, the available material and information on the National Energy Board record, and other communications between the Crown and Aboriginal groups outside the National Energy Board process, indicates with regard to the Chinchaga Section of the Project

- (1) that any potential impact on potential or established aboriginal and treaty rights is likely to be minimal; and
- (2) that any such impact would be appropriately accommodated by the proponent and through conditions attached to the certificate;

Whereas this Crown record indicates that the Crown's legal duty to consult and accommodate, where appropriate, has been adequately fulfilled with regard to the Chinchaga Section of the Project;

And whereas, the Governor in Council is therefore of the view that the National Energy Board should be directed to issue a certificate for the Chinchaga portion of the Project only;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Natural Resources, pursuant to section 54 of the *National Energy Board Act*, directs the National Energy Board to issue NOVA Gas Transmission Ltd. Certificate of Public Convenience and Necessity GC-121 for the Chinchaga section of the Northwest Mainline Komie North Extension project only, subject to the conditions contained in Appendix III of its Report dated January 30, 2013.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

Proposal

This Order in Council is required pursuant to sections 52 and 54 (Part III) of the *National Energy Board Act* (the NEB Act) to direct the National Energy Board (Board) to issue a Certificate of Public Convenience and Necessity (Certificate) to NOVA Gas Transmission Ltd. (NGTL) for a part of the pipeline applied for by NGTL.

Objective

On October 14, 2011, NGTL applied to the Board for a Certificate under sections 52 and 58 of Part III of the NEB Act to extend the Komie North Section, including the Fortune Creek meter station, north of Fort Nelson, in the province of British Columbia, and to expand the Chinchaga Section northwest of Manning, in the province of Alberta.

The Board recommended that the Governor in Council direct it to issue a Certificate (Certificate GC-121) for a portion of the pipeline applied for by NGTL. The portion of the Project recommended for a Certificate is the Chinchaga Section. The Board did

Attendu que l'Office a conclu que l'approbation du tronçon Komie Nord du projet, tel que proposé, aurait des conséquences commerciales négatives sur d'autres parties et que la nécessité de ce tronçon n'était pas certaine et a recommandé de ne pas délivrer de certificat pour le tronçon Komie Nord;

Attendu que l'Office a néanmoins établi les modalités contenues à l'annexe IV en rapport avec le tronçon Komie Nord du projet conformément à l'article 52 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*;

Attendu que le dossier de la Couronne, composé du rapport de l'Office national de l'énergie, des documents et des renseignements disponibles dans le dossier de l'Office national de l'énergie et des autres communications entre la Couronne et les groupes autochtones à l'extérieur du processus de l'Office national de l'énergie, indique, en ce qui a trait au tronçon Chinchaga du projet :

- (1) que toute répercussion défavorable possible sur les droits ancestraux ou issus de traités, potentiels ou établis, est susceptible d'être minime;
- (2) que, en cas de telles répercussions, le promoteur prendra les mesures appropriées, conformément aux conditions jointes au certificat;

Attendu que le présent dossier de la Couronne indique que celle-ci s'est bien acquittée de son obligation légale de consulter et d'accommoder, s'il y a lieu, en ce qui a trait au tronçon Chinchaga du projet;

Attendu que le gouverneur en conseil est par conséquent d'avis que l'on doit ordonner à l'Office national de l'énergie de délivrer un certificat seulement pour la partie Chinchaga du projet,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Ressources naturelles et en vertu de l'article 54 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil ordonne à l'Office national de l'énergie de délivrer à NOVA Gas Transmission Ltd. le certificat d'utilité publique GC-121 seulement pour le tronçon Chinchaga pour le projet de prolongement Komie Nord de la canalisation principale du nord-ouest, sous réserve des conditions énoncées à l'annexe III de son rapport daté du 30 janvier 2013.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie de l'Ordonnance.)

Proposition

Le décret est requis, en vertu des articles 52 et 54 (partie III) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la Loi), afin de donner instruction à l'Office national de l'énergie (Office) de délivrer un certificat d'utilité publique (certificat) à NOVA Gas Transmission Ltd. (NGTL) pour une portion du pipeline visé par la demande de NGTL.

Objectif

Le 14 octobre 2011, NGTL a présenté à l'Office une demande, aux termes des articles 52 et 58 de la partie III de la Loi, en vue d'obtenir l'autorisation de prolonger le tronçon Komie Nord, y compris l'aménagement de la station de comptage Fortune Creek, au nord de Fort Nelson, en Colombie-Britannique, et le tronçon Chinchaga au nord-ouest de Manning, en Alberta.

L'Office a recommandé que le gouverneur en conseil lui ordonne de délivrer un certificat (certificat GC-121) pour une portion du pipeline visé par la demande de NGTL, soit le tronçon Chinchaga. L'Office n'a pas recommandé qu'un certificat soit

not recommend a Certificate be issued for the Komie North Section of the Project. The Board's submission is pursuant to sections 52 and 54 of the NEB Act.

Background

The Komie North Section is an extension to the Horn River Mainline and includes approximately 97 km of 914 mm nominal pipe size (NPS 36) outside diameter pipe and related facilities. The route of this section would be from the Horn River Mainline (Cabin Section) at d-64-J/94-P-4 in British Columbia to the proposed Fortune Creek meter station, which would be located at c-55-A/94-O-15.

The Chinchaga Section is a pipeline loop of approximately 33 km of 1 219 mm (NPS 48) pipe and related facilities between interconnections adjacent to both the Chinchaga meter station, located at NE 13-96-5 W6M, and the Meikle River compressor station, located at NE 26-94-2 W6M.

Implications

The Board was of the view that the proposed toll treatment is appropriate for the Chinchaga Section and that the economic feasibility for the Chinchaga Section is acceptable.

The Board concluded that the proposed toll treatment is inappropriate for the Komie North Section and the Board was not persuaded, based on the toll treatment proposed by NGTL, that the Komie North Section is economically feasible. The Board also concluded that approval of the Komie North Section, as proposed, would have negative commercial impacts on other parties and that the need for the Komie North Section is uncertain.

The Board reached a conclusion of Acceptable with regard to the issues it assessed for the Chinchaga Section and for some issues for the Komie North Section. These conclusions were based upon the implementation of the recommended terms and conditions included in the NEB Report, Appendices III, IV, V and VI.

Consultation

The Board held a hearing from October 10 to 11, 2012, in Fort Nelson, in the province of British Columbia, and from October 15 to 24, 2012, in Calgary, in the province of Alberta.

Contact

For more information, please contact
Jeff Labonté
Director General
Petroleum Resources Branch
Natural Resources Canada
Telephone: 613-992-8609

délivré pour le tronçon Komie Nord du projet. La requête de l'Office est présentée en vertu des articles 52 et 54 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*.

Contexte

Le tronçon Komie Nord est un prolongement de la canalisation principale Horn River; il consiste en un pipeline d'une longueur d'environ 97 km et d'un diamètre extérieur de 914 mm, ou NPS 36, et en des installations connexes. Ce tronçon partirait de la canalisation principale Horn River (tronçon Cabin), située à d-64-J/94-P-4 en Colombie-Britannique, et se rendrait jusqu'à la station de comptage Fortune Creek proposée, qui serait située à c-55-A/94-O-15.

Le tronçon Chinchaga est un doublement pipelinier d'environ 33 km de longueur et 1 219 mm (NPS 48) de diamètre extérieur, comprenant des installations connexes; il relierait les interconnexions attenantes à la station de comptage Chinchaga d'une part, situées à NE 13-96-5 W6M, et la station de compression Meikle River d'autre part, sise à NE 26-94-2 W6M.

Répercussions

L'Office a jugé que le traitement tarifaire proposé pour le tronçon Chinchaga était approprié et que la faisabilité économique de ce tronçon était acceptable.

L'Office a conclu que le traitement tarifaire proposé pour le tronçon Komie Nord ne convenait pas; par ailleurs, il n'était pas convaincu, en se fondant sur le traitement tarifaire proposé par NGTL, que ce tronçon soit économiquement réalisable. L'Office a estimé aussi qu'autoriser le tronçon Komie Nord tel qu'il a été proposé aurait des répercussions commerciales défavorables sur les autres parties; par ailleurs, il a jugé que la nécessité du tronçon Komie Nord était douteuse.

En conclusion, l'Office a accordé la cote « acceptable » aux éléments qu'il a examinés concernant le tronçon Chinchaga et certains éléments du tronçon Komie Nord. Cette conclusion était tributaire de la mise en œuvre des conditions recommandées dans les annexes III, IV, V et VI du Rapport de l'Office.

Consultation

L'Office a tenu des audiences les 10 et 11 octobre 2012 à Fort Nelson, en Colombie-Britannique, et du 15 au 24 octobre 2012 à Calgary, en Alberta.

Personne-ressource

Pour un complément d'information, prière de communiquer avec :

Jeff Labonté
Directeur général
Direction des ressources pétrolières
Ressources naturelles Canada
Téléphone : 613-992-8609

PROPOSED REGULATIONS**RÈGLEMENTS PROJETÉS***Table of Contents**Table des matières*

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Environment, Dept. of		Environnement, min. de l'	
Regulations Amending the Disposal at Sea Regulations	879	Règlement modifiant le Règlement sur l'immersion en mer	879
Farm Products Council of Canada		Conseil des produits agricoles du Canada	
New Brunswick Blueberry Order	889	Décret sur les bleuets du Nouveau-Brunswick	889
Ontario Grain Order.....	894	Décret sur le grain de l'Ontario	894
Saskatchewan Canaryseed Order.....	896	Décret sur l'alpiste des Canaries de la Saskatchewan	896
Saskatchewan Forage Seed Order.....	898	Décret sur les semences fourragères de la Saskatchewan	898
Saskatchewan Mustard Order	900	Décret sur la moutarde de la Saskatchewan.....	900
Saskatchewan Winter Cereals Order	902	Décret sur les céréales d'hiver de la Saskatchewan.....	902
Transport, Dept. of		Transports, min. des	
Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Airport Security Programs)	904	Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (programmes de sûreté aéroportuaire)	904
Regulations Amending the Marine Transportation Security Regulations.....	981	Règlement modifiant le Règlement sur la sûreté du transport maritime.....	981

Regulations Amending the Disposal at Sea Regulations

Statutory authority

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Sponsoring department

Department of the Environment

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue

On June 29, 2012, the *Jobs, Growth and Long-term Prosperity Act*, which contains the key elements of the Government of Canada's plan for Responsible Resource Development (RRD), received Royal Assent.¹ The federal government's comprehensive RRD initiative has as its core objective the creation of jobs and long-term growth in the Canadian economy, while strengthening environmental protection for future generations of Canadians.² One of the ways the RRD initiative aims to accomplish this objective is to establish in regulations (i) legally binding timelines relating to permitting processes for resource development projects; and (ii) criteria that, if satisfied, would allow for permits for resource development projects to be renewed.

Major resource development projects can be supported by the development of new ports, or the maintenance of shipping lanes or waterways, both of which typically involve the loading for disposal and the disposal of dredged waste or other matter at sea (disposal at sea). The disposal at sea of spoils from dredging can also occur as part of offshore oil and gas projects when it is deemed necessary to dredge a depression in the seabed prior to installing a wellhead in order to protect the infrastructure from potential damage due to the scouring of icebergs along the seafloor.³

The Minister of the Environment (the Minister) may, on application, issue permits for projects relating to disposal at sea, pursuant to the permitting provisions in section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999 or the Act) and where the applicant meets the requirements of the *Disposal at Sea*

Règlement modifiant le Règlement sur l'immersion en mer

Fondement législatif

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Ministère responsable

Ministère de l'Environnement

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Le 29 juin 2012, la *Loi sur l'emploi, la croissance et la prospérité durable*, qui comprend les éléments clés du plan de Développement responsable des ressources (DRR) du gouvernement du Canada, a reçu la sanction royale¹. Le DRR correspond à l'initiative globale du gouvernement fédéral, dont l'objectif principal consiste à créer des emplois et à stimuler la croissance à long terme de l'économie canadienne, tout en renforçant la protection de l'environnement pour les générations futures de Canadiens². L'une des manières par laquelle l'initiative de DRR compte atteindre cet objectif est en établissant par règlement (i) les délais qui ont force obligatoire relatifs aux processus de délivrance de permis pour les projets de mise en valeur des ressources, ainsi que (ii) les critères à respecter afin d'autoriser la délivrance des permis renouvelables pour les projets de mise en valeur des ressources.

Les principaux projets de mise en valeur des ressources peuvent être appuyés par la création de nouveaux ports, ou par l'entretien des couloirs de navigation ou des voies navigables; ces mesures entraînent généralement le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou autres matières en mer (immersion en mer). L'immersion en mer de déblais de dragage peut également se produire dans le cadre de projets d'exploitation pétrolière et gazière en mer lorsqu'elle est jugée nécessaire pour draguer une dépression dans le fond marin avant l'installation d'une tête de puits, dans le but de protéger l'infrastructure de tout dommage potentiel découlant de l'affouillement des icebergs le long du plancher océanique³.

Le ministre de l'Environnement (le ministre) peut, sur demande, délivrer un permis pour les projets relatifs à l'immersion en mer, conformément aux dispositions relatives aux processus de délivrance de permis à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999) ou la Loi] et

¹ The long title of the *Jobs, Growth and Long-term Prosperity Act* is *An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 29, 2012 and other measures*.

² "Responsible Resource Development." Government of Canada: actionplan.gc.ca/en/initiative/responsible-resource-development (accessed January 2013).

³ Dredging is an excavation activity or operation that is usually carried out at least partially underwater, in shallow seas or freshwater areas, with the purpose of collecting sediments from the bottom of the water body in question and disposing them at a different location. The technique of dredging is often employed to keep waterways navigable.

¹ Le titre intégral de la *Loi sur l'emploi, la croissance et la prospérité durable* est la *Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012 et mettant en œuvre d'autres mesures*.

² « Développement responsable des ressources ». Gouvernement du Canada : actionplan.gc.ca/fr/initiative/d-veloppement-responsable-des-ressources (consulté en janvier 2013).

³ Le dragage correspond à une activité d'excavation qui est habituellement effectuée au moins partiellement sous l'eau, dans les eaux peu profondes de la mer ou dans les zones d'eau douce, dont l'objectif consiste à recueillir des sédiments du fond du plan d'eau en question et à les rejeter ailleurs. La technique de dragage est souvent utilisée pour assurer l'accès aux voies navigables.

Regulations (the Regulations).⁴ All permits currently issued by the Minister for projects involving disposal at sea are valid for one year and are not renewable, including permits issued for projects that are low-risk and routine in nature and that do not vary from year to year, such as maintenance dredging projects and projects involving the disposal of fish processing waste.

The recent amendments to CEPA 1999 introduced by the *Jobs, Growth and Long-term Prosperity Act*, and implemented through the RRD initiative, allow for timelines to be set out in regulations regarding the issuance of permits for disposal at sea. These statutory amendments also allow for permits to be renewed, subject to criteria set out in regulations, no more than four times and also allow for timelines to be set out for renewals. In order to stipulate in regulations the standards and criteria that apply to the issuance and renewal of permits for disposal at sea, modifications to the Regulations are required. Such modifications would allow for permits to be renewed for low-risk, routine projects relating to disposal at sea, reducing the number of permit applications required to be completed and thus generating savings in terms of time for regulated parties.

Background

Each year in Canada, three to four million tonnes of material, on average, are disposed of at sea. Most of this matter is dredged material that must be moved to keep shipping channels and harbours clear for navigation and commerce. Only those substances listed in Schedule 5 to CEPA 1999 may be considered for disposal at sea. These substances include dredged material; fish waste and other organic matter resulting from industrial fish processing operations; ships, aircraft, platforms and other structures; inert, inorganic geological matter; uncontaminated organic matter of natural origin; and bulky substances that are primarily composed of iron, steel, concrete or other similar matter. Discharges from land or from normal ship operations (such as bilge water) are not considered to be disposal at sea, but are subject to other controls.

Stakeholders are primarily the firms and government organizations that presently apply for permits for disposal at sea which are valid for one year and are not renewable. These stakeholders include, but are not limited to, dredging companies; excavation companies; fish processing plants; port authorities; and Small Craft Harbours administered by Fisheries and Oceans Canada.⁵ Other stakeholders include the public and environmental non-governmental organizations. In recent years, approximately 70 out of 90 of the projects for which permit applications for disposal at sea have been submitted by regulated parties to Environment Canada on a yearly basis have qualified as low-risk, routine projects that do not vary from year to year.

dans les cas où les exigences du *Règlement sur l'immersion en mer* (le Règlement) sont satisfaites par le demandeur⁴. Tous les permis actuellement délivrés par le ministre pour les projets liés à l'immersion en mer sont valides pour une année et ne sont pas renouvelables, y compris les permis délivrés pour les projets routiniers à faible risque qui ne varient pas d'une année à l'autre tels que les projets de dragage d'entretien et les projets concernant l'immersion de déchets de transformation du poisson.

Les récentes modifications apportées à la LCPE (1999), mises en place par la *Loi sur l'emploi, la croissance et la prospérité durable* et mises en œuvre dans le cadre de l'initiative de DRR, autorisent l'établissement d'échéanciers dans le cadre de règlements ayant trait à la délivrance de permis pour l'immersion en mer. Ces modifications statutaires permettent également de renouveler un permis, sous réserve des critères énoncés dans des règlements, jusqu'à concurrence de quatre fois et d'établir des échéanciers pour les renouvellements. Dans le but de stipuler dans des règlements les normes et les critères qui s'appliquent à la délivrance et au renouvellement des permis pour l'immersion en mer, des modifications au Règlement sont nécessaires. De telles modifications permettraient de renouveler les permis pour les projets routiniers à faible risque liés à l'immersion en mer, réduisant ainsi le nombre de demandes de permis à remplir et, par conséquent, générant des économies de temps pour les parties réglementées.

Contexte

Chaque année au Canada, de trois à quatre millions de tonnes de matières, en moyenne, sont immergées en mer. La majorité de ces matières sont des déblais de dragage qui doivent être déplacés afin d'assurer la sécurité des canaux et des ports pour la navigation et le commerce. Seules les substances inscrites à l'annexe 5 de la LCPE (1999) peuvent être immergées en mer. Ces substances comprennent les déblais de dragage; les déchets de poissons et autres matières organiques résultant d'opérations de traitement industriel du poisson; les navires, les aéronefs, les plates-formes et autres structures; les matières géologiques inertes et inorganiques; les matières organiques non contaminées d'origine naturelle; les substances volumineuses principalement composées de fer, d'acier, de ciment ou d'autres matières semblables. Les effluents issus d'opérations terrestres ou du fonctionnement normal de navires (comme l'eau de cale) ne sont pas considérés comme de l'immersion en mer; ils font néanmoins l'objet d'autres contrôles.

Les principaux intervenants sont les entreprises et les organismes gouvernementaux formulant actuellement les demandes de permis d'immersion en mer qui sont valides pour une année et ne sont pas renouvelables. Ces intervenants comprennent, sans toutefois s'y limiter, les entreprises de dragage ou d'excavation, les usines de transformation du poisson, les administrations portuaires et les ports pour petits bateaux administrés par Pêches et Océans Canada⁵. On compte aussi des membres du public et des organisations non gouvernementales de l'environnement. Au cours des dernières années, environ 70 des 90 projets pour lesquels des demandes de permis d'immersion en mer ont été soumises annuellement à Environnement Canada par les parties réglementées ont été considérés comme des projets routiniers à faible risque qui ne varient pas d'une année à l'autre.

⁴ *Disposal at Sea Regulations*: laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2001-275/index.html (accessed January 2013).

⁵ Small Craft Harbours is a nationwide program of Fisheries and Oceans Canada. "Small Craft Harbours." Fisheries and Oceans Canada: www.dfo-mpo.gc.ca/sch-ppb/home-accueil-eng.htm (accessed January 2013).

⁴ *Règlement sur l'immersion en mer*: laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2001-275/index.html (consulté en janvier 2013).

⁵ Le Programme des ports pour petits bateaux constitue un programme national de Pêches et Océans Canada. « Ports pour petits bateaux ». Pêches et Océans Canada: www.dfo-mpo.gc.ca/sch-ppb/home-accueil-fra.htm (consulté en janvier 2013).

Amendments to CEPA 1999 with respect to disposal at sea

The amendments to CEPA 1999 brought forth by the *Jobs, Growth and Long-term Prosperity Act*, and executed through the federal government's RRD plan, include various modifications to the statutory provisions regarding disposal at sea. In particular, the Governor in Council may, on the recommendation of the Minister, make regulations imposing legally binding time limits for issuing permits, and authorizing the Minister to extend any of those time limits, or decide that a time limit does not apply. With the amendments, the Minister may also renew a permit up to four times, subject to regulations made by the Governor in Council.

These amendments to CEPA 1999 also specify that, when issuing or renewing a permit for disposal at sea, or varying its conditions, the Minister shall now publish the text of the new or renewed permit issued, or the varied conditions, in the CEPA Environmental Registry, as opposed to the *Canada Gazette*, Part I. Finally, the amendments to the Act reduce the amount of time that a person has to submit a notice of objection in regard to a permit from 30 to 7 days starting from the date of publication of the permit.

Objectives

The objectives of the proposed *Regulations Amending the Disposal at Sea Regulations* (hereinafter referred to as the "proposed Amendments") are (i) to increase certainty in permitting processes for disposal at sea; and (ii) to reduce the administrative burden imposed on stakeholders due to permitting processes without affecting current environmental protection measures.

To achieve the first objective, the proposed Amendments would specify legally binding timelines with respect to the amount of time required by the federal government to issue permits. The proposed Amendments would achieve the second objective by setting out the criteria for determining which applications may be considered for renewal and would outline how the renewal process would function. By allowing permits to be renewed for low-risk, routine projects that do not vary from year to year, the proposed Amendments would reduce the overall number of permit applications required to be completed by regulated parties, resulting in time savings and decreases in administrative burden costs.

Description

The proposed Amendments would formalize service standards that are presently being met, in most cases, by Environment Canada and would specify the criteria that, if satisfied, would render permits eligible to be renewed. Under the proposed Amendments, a decision to issue or notification of a refusal to issue a permit would occur within a fixed timeline of 90 days or less for new permits, or 45 days or less for the renewal of eligible permits, from the date the Minister notifies the applicant that the application contains the necessary information. The Minister would be able to extend these timelines for periods during which Environment Canada officials are waiting for additional analysis that is necessary to allow the Minister to meet the requirements of CEPA 1999 or in which there are external processes (e.g. consultations) that must be completed prior to the decision to issue or deny a permit. Also, the regulated timelines would exclude the permit publication process and the publication period of seven days in the CEPA Environmental Registry.

Modifications apportées à la LCPE (1999) en matière d'immersion en mer

Les modifications apportées à la LCPE (1999) en vertu de la *Loi sur l'emploi, la croissance et la prospérité durable*, qui ont été effectuées dans le cadre du plan de DRR du gouvernement fédéral, comprennent de diverses modifications relatives aux dispositions statutaires liées à l'immersion en mer. En particulier, le gouverneur en conseil peut, sur recommandation du ministre, établir des règlements imposant des délais ayant force obligatoire pour la délivrance de permis, et autorisant le ministre à prolonger ces délais ou à décider qu'ils ne s'appliquent pas. Grâce aux modifications, le ministre peut également renouveler un permis jusqu'à quatre fois, sous réserve des règlements établis par le gouverneur en conseil.

Ces modifications apportées à la LCPE (1999) précisent également qu'au moment de délivrer ou de renouveler un permis pour l'immersion en mer ou d'en modifier les conditions, le ministre doit maintenant publier le texte du nouveau permis délivré ou renouvelé, ou des conditions variées, dans le registre environnemental de la LCPE, et non dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Enfin, les modifications à la Loi désignent le temps dont une personne dispose pour soumettre un avis d'opposition relatif à un permis, qui est passé de 30 jours à 7 jours à compter de la date de la publication du permis.

Objectifs

Les objectifs du projet de *Règlement modifiant le Règlement sur l'immersion en mer* (ci-après appelé les « modifications proposées ») sont (i) d'augmenter le niveau de certitude dans les processus de délivrance de permis pour l'immersion en mer et (ii) de réduire le fardeau administratif imposé aux intervenants par les processus de délivrance de permis sans toucher les mesures de protection de l'environnement actuelles.

Afin d'atteindre le premier objectif, les modifications proposées préciseraient des délais ayant force obligatoire en ce qui concerne le temps requis par le gouvernement fédéral pour délivrer des permis. Les modifications proposées atteindraient également le deuxième objectif en établissant les critères pour déterminer quelles demandes peuvent être prises en compte pour le renouvellement et décriraient comment le processus de renouvellement fonctionnerait. En permettant le renouvellement de permis pour des projets routiniers à faible risque qui ne varient pas d'une année à l'autre, les modifications proposées réduiraient le nombre général de demandes de permis devant être formulées par les parties réglementées, ce qui entraînerait des économies de temps et diminuerait les coûts du fardeau administratif.

Description

Les modifications proposées permettraient d'officialiser les normes de service qui sont actuellement respectées, dans la plupart des cas, par Environnement Canada et permettraient de préciser les critères qui, s'ils sont respectés, rendraient les permis admissibles à un renouvellement. En vertu des modifications proposées, la décision de délivrer un permis ou d'informer un demandeur de son refus serait prise dans le cadre d'un calendrier fixe de 90 jours ou moins pour les nouveaux permis, ou de 45 jours ou moins pour le renouvellement de permis admissibles, à partir de la date à laquelle le ministre informe le demandeur que sa demande comprend les renseignements nécessaires. Le ministre serait en mesure de prolonger ces délais durant des périodes où les fonctionnaires d'Environnement Canada seraient en attente des analyses supplémentaires qui sont nécessaires afin que le ministre puisse se conformer à la LCPE (1999) ou dans les cas où il y aurait des processus externes (par exemple les consultations) à terminer avant de rendre la décision de délivrer ou de refuser un

Regulated timelines concerning permit applications and renewals

Under the proposed Amendments, an application would be considered for the Minister's issuance or renewal of a permit, or refusal to issue or renew, when the permitting office of Environment Canada's Disposal at Sea Program receives a completed application. The permitting office would notify the applicant about whether or not the information requirements of paragraph 127(2)(b) of CEPA 1999 have been met, after which point it would send a notice to the applicant. The Minister must then issue the permit or notify the applicant of a refusal to do so within 90 days, or renew or notify the applicant of a refusal to do so within 45 days.

The timelines in the proposed Amendments for the Minister's issuance of a permit or notification of a refusal to do so do not apply for a period

- required for additional analysis to allow the Minister to meet the relevant requirements of Schedule 6 to CEPA 1999 ("Assessment of waste or other matter") or to allow any factors to be taken into account that the Minister considers necessary;
- during which consultations occur which are required to allow the Minister to meet the relevant requirements of Schedule 6 to the Act or to allow any factors to be taken into account that the Minister considers necessary;
- during which a decision to be made under an Act of Parliament or an aboriginal land claim agreement that could affect the Minister's decision to issue or refuse to issue a permit is pending;
- during which, under the *Species at Risk Act*, a consultation is required with a competent minister; or
- during which the Minister is awaiting the submission by the applicant of any report required under a permit previously issued under section 127 of the Act.

Further, the timelines in the proposed Amendments for the Minister's issuance of a permit or notification of a refusal to do so do not apply

- if an applicant requests or agrees that the timelines do not apply; or
- if an applicant makes changes to the information provided under paragraph 127(2)(b) of CEPA 1999 that could affect the Minister's decision to issue or refuse to issue a permit.

When issuing a new permit, the Minister shall decide if the permit is renewable and the number of times that the permit is potentially renewable. A permit would only be eligible for renewal if the following conditions are satisfied:

- the descriptions of the load and disposal sites must be consistent with the descriptions of the load and disposal sites in a permit that has been issued in the last five years;
- the applicant must be in compliance with all permit conditions for valid permits issued under section 127 of CEPA 1999;
- for the load site in respect of which the application for a permit is being made,
 - (i) any waste or other matter referred to in item 1 or 4 of Schedule 5 to the Act ("Waste or other matter") [i.e. dredged material; or inert, inorganic geological matter] that has been

permis. De plus, les délais réglementés excluraient les processus de publication des permis ainsi que la période de publication de sept jours dans le registre environnemental de la LCPE.

Délais réglementés pour les demandes et les renouvellements de permis

En vertu des modifications proposées, une demande serait prise en considération par le ministre pour la délivrance ou le renouvellement d'un permis, ou le refus de délivrance ou de renouvellement, lorsque le bureau de délivrance de permis du Programme sur l'immersion en mer d'Environnement Canada reçoit une demande dûment remplie. Le bureau de délivrance de permis devrait informer le demandeur du respect ou du non-respect des exigences de l'alinéa 127(2)(b) de la LCPE (1999), après quoi le bureau devrait envoyer un avis au demandeur. Le ministre doit ensuite délivrer le permis ou informer le demandeur de son refus de le faire dans un délai de 90 jours, ou renouveler le permis ou informer le demandeur de son refus de le faire dans un délai de 45 jours.

Les délais fixés dans les modifications proposées qui s'imposent au ministre pour délivrer un permis ou informer un demandeur de son refus de le faire ne s'appliquent pas dans une période au cours de laquelle :

- des analyses supplémentaires sont nécessaires pour permettre au ministre de satisfaire à toutes les exigences pertinentes de l'annexe 6 de la LCPE (1999) [« Gestion des déchets ou autres matières »] ou pour permettre au ministre de prendre en compte tout autre facteur qu'il juge nécessaire;
- des consultations nécessaires sont effectuées pour permettre au ministre de satisfaire à toutes les exigences pertinentes de l'annexe 6 de la Loi ou pour permettre au ministre de prendre en compte tout autre facteur qu'il juge nécessaire;
- une décision portant sur une loi du Parlement ou un accord sur les revendications territoriales des autochtones et pouvant avoir une influence sur la décision du ministre de délivrer ou de refuser un permis doit être prise;
- une consultation est nécessaire auprès d'un ministre compétent en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*;
- le ministre est en attente de la soumission de tout rapport demandé en considération d'un permis précédemment émis aux termes de l'article 127 de la Loi.

De plus, les délais fixés dans les modifications proposées qui s'imposent au ministre pour délivrer un permis ou informer un demandeur de son refus de le faire ne s'appliquent pas dans les cas suivants :

- un demandeur demande ou convient que les délais ne s'appliquent pas;
- un demandeur apporte des modifications aux renseignements fournis aux termes de l'alinéa 127(2)(b) de la LCPE (1999) qui pourraient avoir une incidence sur la décision du ministre de délivrer ou refuser de délivrer un permis.

Au moment de délivrer un nouveau permis, le ministre doit décider si le permis est renouvelable et combien de fois il peut potentiellement l'être. Un permis ne sera admissible à un renouvellement que si les conditions suivantes sont remplies :

- la description du lieu de chargement et d'immersion est semblable à celle du lieu pour lequel un permis a été délivré au cours des cinq dernières années;
- le demandeur se conforme à toutes les conditions de ses permis valides délivrés en vertu de l'article 127 de la LCPE (1999);
- au lieu de chargement pour lequel un permis est demandé :
 - (i) les déchets et autres matières visés aux articles 1 et 4 de l'annexe 5 de la Loi (« Déchets ou autres matières ») [c'est-à-dire les déblais de dragage, ou les matières géologiques

assessed in any previous permit applications has been considered to be below the Lower Level of the National Action List, described in section 4 of the Regulations, for a minimum of three sets of test results over a period of at least five years ending on the day on which the most recent permit for the load site was issued,

(ii) for the period referred to in subparagraph (i) above, there have been no test results for waste or other matter taken from the load site above the Lower Level of the National Action List, described in section 4 of the Regulations, and

(iii) any description of waste or other matter referred to in item 2, 5 or 6 of Schedule 5 to the Act (i.e. fish waste and other organic matter resulting from industrial fish processing operations; uncontaminated organic matter of natural origin; or bulky substances that are primarily composed of iron, steel, concrete or other similar matter) is consistent with those descriptions in applications in respect of permits issued in the period of five years preceding the date of the application; and

- the applicant requested when making an application for a permit that the permit be eligible for renewal and the number of renewals desired.

Permits would not be renewed automatically. The Disposal at Sea Program's permitting office would notify the applicant about whether or not the permit is eligible to be renewed and, if applicable, how many times it may be renewed. When considering whether to renew an eligible permit, the Minister would consider whether modifications have been made to any of the information required under paragraph 127(2)(b) of CEPA 1999 that enabled the Minister to issue the original permit. If any of this information has changed, a new permit application would be required and subject to the timeline of 90 days for the issuance or refusal of a permit.

“One-for-One” Rule

In 2012, the federal government implemented the “One-for-One” Rule to reduce the administrative burden carried by businesses that operate in Canada and engage in commercial activities related to the supply of services or property (which includes goods). Under the Rule, regulatory changes that impose new administrative burden costs on business must be counterbalanced or offset, within two years, with an equivalent reduction in administrative burden costs from the current stock of regulations. Additionally, federal government departments are required to remove an existing set of regulations from their current stock of regulations, within two years, when entirely new regulations impose new administrative burden costs on business.

The “One-for-One” Rule would not apply to the proposed Amendments because they are modifications to the Regulations, and they are projected to result in a decrease in administrative burden costs. Specifically, stakeholders able to renew permits for low-risk, routine projects relating to disposal at sea, by meeting the renewal criteria specified in the proposed Amendments, would require marginally fewer administrative resources than those resources required under current permitting practices. Overall, it is projected that the approximately 55 stakeholders able to

inertes et inorganiques] ayant fait l'objet d'une évaluation dans le cadre d'une demande de permis antérieure sont considérés comme se situant au-dessous du niveau inférieur de la liste d'intervention nationale aux termes de l'article 4 du Règlement selon un minimum de trois séries de résultats d'essais réalisés au cours d'une période d'au moins cinq ans se terminant le jour où le plus récent permis pour ce lieu de chargement a été délivré,

(ii) pendant la période susmentionnée au sous-alinéa (i), il n'y a eu aucun résultat d'essai pour les déchets ni pour toute autre matière provenant du lieu de chargement au-dessus du seuil inférieur de la liste d'intervention nationale aux termes de l'article 4 du Règlement,

(iii) toute description des déchets ou de toute autre matière mentionnée à l'article 2, 5 ou 6 de l'annexe 5 de la Loi (c'est-à-dire les déchets de poisson ou matières organiques résultant d'opérations de traitement industriel du poisson; les matières organiques non contaminées d'origine naturelle; ou les substances volumineuses principalement composées de fer, d'acier, de ciment ou d'autres matières semblables) correspond aux descriptions dans le cadre de demandes en ce qui a trait aux permis délivrés dans la période de cinq ans précédant la date de demande;

- en présentant sa demande de permis, le demandeur a souhaité que le permis soit admissible à un renouvellement et a précisé le nombre de renouvellements souhaités.

Les permis ne seraient pas renouvelés automatiquement. Le bureau de délivrance de permis du Programme sur l'immersion en mer informerait le demandeur à savoir si son permis est jugé renouvelable et lui indiquerait, le cas échéant, le nombre de fois qu'il serait possible de le renouveler. Lorsque le ministre prendrait en considération le renouvellement d'un permis admissible, il considérerait si des modifications ont été apportées aux renseignements exigés en vertu de l'alinéa 127(2)(b) de la LCPE (1999) lui permettant de délivrer le permis initial. Si ces renseignements ont été modifiés, une nouvelle demande de permis serait nécessaire et assujettie au délai de 90 jours pour la délivrance ou le refus d'un permis.

Règle du « un pour un »

En 2012, le gouvernement fédéral a mis en place la règle du « un pour un » afin de réduire le fardeau administratif encouru par les entreprises exploitées au Canada qui s'engagent dans des activités commerciales liées à l'offre de services ou de propriété (ce qui comprend les biens). En vertu de la règle, les modifications réglementaires qui imposent de nouveaux coûts du fardeau administratif à des entreprises doivent être contrebalancées ou compensées dans un délai de deux ans, par une réduction équivalente des coûts du fardeau administratif de l'ensemble des règlements existants. De plus, les ministères du gouvernement fédéral sont tenus de retirer un règlement existant de l'ensemble des règlements existants dans un délai de deux ans, lorsqu'un règlement entièrement nouveau impose une augmentation des coûts du fardeau administratif à des entreprises.

La règle du « un pour un » ne s'appliquerait pas aux modifications proposées, étant donné que ce sont des modifications au Règlement et qu'elles devraient entraîner une diminution des coûts du fardeau administratif. Plus précisément, les intervenants en mesure de renouveler des permis pour des projets routiniers à faible risque relatifs à l'immersion en mer et respectant les critères de renouvellement précisés dans les modifications proposées nécessiteraient légèrement moins de ressources administratives, comparativement à celles requises dans le cadre des pratiques

renew permits for low-risk, routine projects — excluding non-profit organizations such as Small Craft Harbours — would realize incremental reductions in annualized average costs in the order of \$3,000, or \$55 per stakeholder, over a 10-year period beginning in 2013 (2012 Canadian dollars; present value base year of 2012; 7% discount rate). The net present value of incremental administrative burden savings for the existing stakeholders during this period is projected to be \$22,000.

Small business lens

In 2012, the federal government also implemented the “small business lens.” The purpose of this lens is to drive better analysis of small business realities and consultation at the earliest stages of regulatory design, and to drive the consideration of risk-based alternate compliance approaches that minimize costs for small businesses operating in Canada. The proposed Amendments would not impose any incremental costs on industry, including the estimated 60 small businesses that compose two-thirds of the regulated parties applying for permits for disposal at sea in Canada on a yearly basis. As a result, the small business lens would not apply to the proposed Amendments.

Consultation

It is expected that industry stakeholders would support the introduction of greater certainty in the permitting process by means of legally binding timelines relating to the issuance and renewal of permits. Opposition from stakeholders is expected to be low, considering that the overall rigour of the permitting process would remain intact. No reduction in environmental protection measures is anticipated. Complete permit reviews would still take place within the standard timelines, and permit renewals would only be available for projects meeting clearly identified criteria.

The proposed Amendments would implement legislative authorities in CEPA 1999 with respect to permits for disposal at sea, as modified by the *Jobs, Growth and Long-term Prosperity Act* and executed by means of the Government of Canada’s RRD initiative. Prior to publication of the proposed Amendments in the *Canada Gazette*, Part I, no formal stakeholder consultations were held, given that the proposed Amendments are not expected to impose any incremental administrative or compliance costs on the public, the federal government or industry stakeholders. Environment Canada’s Disposal at Sea Program is committed to directly contacting regulated parties and stakeholders from environmental non-governmental organizations to notify them of the opportunity to raise any concerns or suggestions during the public comment period of 60 days, which immediately follows the publication of the proposed Amendments in the *Canada Gazette*, Part I.

Rationale

The proposed Amendments would provide legally binding timelines concerning the amount of time required by Environment Canada to issue or renew a specific permit for disposal at sea. This specification of service standards in the regulatory text

actuelles de délivrance de permis. Dans l’ensemble, il est prévu que les quelque 55 intervenants en mesure de renouveler des permis pour des projets routiniers à faible risque — à l’exception des organismes sans but lucratif tels que les ports pour petits bateaux — réaliseraient des réductions différentielles par rapport aux coûts moyens annualisés de l’ordre de 3 000 \$, ou 55 \$ par intervenant, sur une période de 10 ans à compter de 2013 (dollars canadiens de 2012; année de base de la valeur actualisée de 2012; taux d’actualisation de 7 %). La valeur actualisée nette des économies différentielles en matière de fardeau administratif réalisées par les intervenants actuels durant cette période est estimée à 22 000 \$.

Lentille des petites entreprises

En 2012, le gouvernement fédéral a aussi mis en place la « lentille des petites entreprises ». L’objectif de cette lentille consiste à favoriser une meilleure analyse des réalités des petites entreprises et la tenue des consultations dès les premières étapes de la conception des règlements, ainsi qu’à favoriser la prise en considération d’autres approches de conformité axées sur les risques qui minimisent les coûts pour les petites entreprises exploitées au Canada. Les modifications proposées ne devraient imposer aucun coût différentiel à l’industrie, y compris aux quelque 60 petites entreprises qui constituent les deux tiers des parties réglementées demandant chaque année des permis pour l’immersion en mer au Canada. Par conséquent, la lentille des petites entreprises ne s’appliquerait pas aux modifications proposées.

Consultation

On s’attend à ce que les intervenants de l’industrie soutiennent l’instauration d’une plus grande certitude dans le processus de délivrance de permis au moyen de délais ayant force obligatoire en ce qui concerne la délivrance et le renouvellement de permis. L’opposition de la part des intervenants devrait être faible, étant donné que la rigueur globale du processus de délivrance de permis demeurerait intacte. Aucune atténuation des mesures de protection de l’environnement n’est prévue. Des évaluations complètes des permis seraient tout de même effectuées dans le délai normalisé, et les renouvellements de permis ne seraient possibles que pour les projets respectant des critères clairement définis.

Les modifications proposées instaureraient des pouvoirs législatifs dans la LCPE (1999), en ce qui concerne les permis pour l’immersion en mer, tels qu’ils sont modifiés par la *Loi sur l’emploi, la croissance et la prospérité durable* et mis en œuvre dans le cadre de l’initiative de DRR du gouvernement du Canada. Aucune consultation officielle avec les intervenants n’a eu lieu avant la publication des modifications proposées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, étant donné qu’elles ne devraient pas imposer de coûts différentiels liés à l’administration ou à la conformité aux membres du public, au gouvernement fédéral ou aux intervenants de l’industrie. Le Programme sur l’immersion en mer d’Environnement Canada s’engage à communiquer directement avec les parties réglementées et les intervenants d’organisations non gouvernementales de l’environnement afin de les aviser de la possibilité de soulever des préoccupations ou des suggestions pendant la période de commentaires du public de 60 jours suivant immédiatement la publication des modifications proposées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Justification

Les modifications proposées prévoient des délais ayant force obligatoire concernant le temps requis par Environnement Canada pour délivrer ou renouveler un permis particulier pour l’immersion en mer. Cette spécification des normes de service dans le

would offer certainty to stakeholders with regard to the planning of resource projects. Further, the regulated timelines are not expected to impact Environment Canada's Disposal at Sea Program, since the Program already meets its non-binding service standards, which, from a Government operations perspective, would not significantly change due to the proposed Amendments.

The proposed Amendments would also stipulate the criteria that a project relating to disposal at sea would have to satisfy in order to be eligible for renewal. The risk to the environment posed by the adoption of a renewable permit process is expected to be small or negligible. Permit renewals would only be granted for projects meeting well-specified criteria. In addition, permit renewal applicants would be required to confirm in their applications for renewal that conditions possibly affecting the environmental impact of the project in question have not changed since the initial permit assessment. These practices would mirror those presently being implemented by Environment Canada under which environmental assessments of low-risk, routine projects are often undertaken by applicants over a multi-year period.

As a result of the proposed Amendments, there would be a modest decrease in the information and time requirements involved in obtaining permit renewals for disposal at sea for low-risk, routine projects that do not vary from year to year. These incremental savings in administrative burden costs would be limited by the number of project permits that qualify for renewal. Given the measures that would be implemented to maintain existing levels of environmental protection, and the estimated reductions in administrative burden costs, the net effect of a renewable permit process introduced by the proposed Amendments is expected to be positive.

Implementation, enforcement and service standards

The proposed Amendments would come into force on the day on which they are registered.⁶ They would not alter the manner in which the Regulations are enforced, nor would they result in the implementation of any new program or activity.

Since the base of parties regulated by the Regulations is well known and most of them are regular permit holders, compliance promotion would consist of one-to-one communications between regulated parties and regional staff of Environment Canada's Disposal at Sea Program. In order to communicate with the public and future stakeholders who may not presently be regulated by the Regulations, the Disposal at Sea Program would publish fact sheets and information bulletins on its Web site.⁷

Le texte réglementaire offrirait de la certitude aux intervenants en ce qui concerne la planification de projets relatifs aux ressources. De plus, les délais réglementés ne devraient pas avoir de répercussions sur le Programme sur l'immersion en mer d'Environnement Canada, puisque le Programme respecte déjà ses normes de service n'ayant pas force obligatoire, qui, du point de vue des opérations gouvernementales, ne changeraient pas considérablement en raison des modifications proposées.

Les modifications proposées préciseraient les critères qu'un projet relatif à l'immersion en mer devrait satisfaire afin d'être admissible à un renouvellement. Le risque pour l'environnement posé par l'adoption d'un processus de permis renouvelable devrait être faible ou négligeable. Les renouvellements de permis ne seraient accordés que pour les projets respectant des critères bien précis. En outre, un demandeur de renouvellement de permis serait exigé de démontrer dans sa demande de renouvellement que les conditions susceptibles d'avoir une incidence sur l'impact environnemental du projet en question n'ont pas changé depuis l'évaluation initiale du permis. Ces pratiques reflèteraient celles actuellement mises en œuvre par Environnement Canada en vertu desquelles des évaluations environnementales des projets routiniers à faible risque sont souvent menées par les demandeurs sur une période de plusieurs années.

Les modifications proposées entraîneraient une légère diminution des exigences relatives à l'information et à la durée liées à l'obtention des permis relatifs à l'immersion en mer pour des projets routiniers à faible risque qui ne varient pas d'une année à l'autre. Ces économies différentielles en ce qui concerne les coûts du fardeau administratif seraient limitées par le nombre de permis de projets admissibles au renouvellement. Étant donné les mesures qui seraient mises en œuvre pour maintenir les niveaux existants de protection de l'environnement et les diminutions prévues des coûts du fardeau administratif, on s'attend à ce que l'effet net du processus lié aux permis renouvelables présenté dans les modifications proposées soit positif.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les modifications proposées entreraient en vigueur à la date de leur enregistrement⁶. Elles ne modifieraient pas la façon dont le Règlement est appliqué et elles n'entraîneraient pas la mise en œuvre d'un nouveau programme ou d'une nouvelle activité.

Étant donné que la base des parties réglementées par le Règlement est bien connue et que la plupart d'entre elles sont des titulaires de permis réguliers, la promotion de la conformité serait composée de communications individuelles entre les parties réglementées et le personnel régional du Programme sur l'immersion en mer d'Environnement Canada. Afin de communiquer avec les membres du public et les futurs intervenants qui pourraient ne pas être actuellement réglementés par le Règlement, le Programme sur l'immersion en mer publierait des fiches et des bulletins d'information sur son site Web⁷.

⁶ An Order in Council bringing into force the amendments to CEPA 1999 with respect to permits for disposal at sea would come into effect before or at the same time as the proposed Amendments.

⁷ "Disposal at Sea Publications." Environment Canada: www.ec.gc.ca/iem-das/default.asp?lang=En&n=F25958B2-1 (accessed January 2013).

⁶ Un décret mettant en vigueur les modifications à la LCPE (1999) concernant les permis relatifs à l'immersion en mer entrerait en vigueur avant ou en même temps que les modifications proposées.

⁷ « Documentation sur l'immersion en mer ». Environnement Canada : www.ec.gc.ca/iem-das/default.asp?lang=Fr&n=F25958B2-1 (consulté en janvier 2013).

Contacts

Linda Porebski
 Chief
 Marine Programs
 Environmental Assessment and Marine Programs Division
 Environmental Protection Operations Directorate
 Environmental Stewardship Branch
 Environment Canada
 351 Saint-Joseph Boulevard
 Gatineau, Quebec
 K1A 0H3
 Telephone: 819-953-4341
 Fax: 819-953-0913
 Email: SEA-MER@ec.gc.ca

Yves Bourassa
 Director
 Regulatory Analysis and Valuation Division
 Economic Analysis Directorate
 Strategic Policy Branch
 Environment Canada
 10 Wellington Street
 Gatineau, Quebec
 K1A 0H3
 Telephone: 819-953-7651
 Fax: 819-953-3241
 Email: RAVD.DARV@ec.gc.ca

Personnes-ressources

Linda Porebski
 Chef
 Programmes marins
 Division de l'évaluation environnementale et des programmes marins
 Direction des activités de protection de l'environnement
 Direction générale de l'intendance environnementale
 Environnement Canada
 351, boulevard Saint-Joseph
 Gatineau (Québec)
 K1A 0H3
 Téléphone : 819-953-4341
 Télécopieur : 819-953-0913
 Courriel : SEA-MER@ec.gc.ca

Yves Bourassa
 Directeur
 Division de l'analyse réglementaire et de la valorisation
 Direction de l'analyse économique
 Direction générale de la politique stratégique
 Environnement Canada
 10, rue Wellington
 Gatineau (Québec)
 K1A 0H3
 Téléphone : 819-953-7651
 Télécopieur : 819-953-3241
 Courriel : RAVD.DARV@ec.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, that the Governor in Council, pursuant to subsection 135(1)^c of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Disposal at Sea Regulations*.

Any person may, within 60 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of that Act and stating the reasons for the objection. All comments and notices must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Linda Porebski, Chief, Marine Programs, Environmental Assessment and Marine Programs Division, Environmental Stewardship Branch, Environment Canada, 351 Saint-Joseph Blvd, Gatineau, Quebec K1A 0H3 (tel.: 819-953-4341; fax: 819-953-0913; e-mail: SEA-MER@ec.gc.ca).

A person who provides information to the Minister of the Environment may submit with the information a request for confidentiality under section 313 of that Act.

Ottawa, April 18, 2013

JURICA ČAPKUN
 Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 135(1)^c de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur l'immersion en mer*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre de l'Environnement, dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Linda Porebski, chef, Programmes maritimes, Section des évaluations environnementales et de l'immersion en mer, Direction générale de l'intendance environnementale, ministère de l'Environnement, 351, boulevard Saint-Joseph, Gatineau (Québec) K1A 0H3 (tél. : 819-953-4341; téléc. : 819-953-0913; courriel : SEA-MER@ec.gc.ca).

Quiconque fournit des renseignements au ministre peut en même temps présenter une demande de traitement confidentiel aux termes de l'article 313 de cette loi.

Ottawa, le 18 avril 2013

Le greffier adjoint du Conseil privé
 JURICA ČAPKUN

^a S.C. 2004, c. 15, s. 31

^b S.C. 1999, c. 33

^c S.C. 2012, c. 19, s. 161(1) and (2)

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 31

^b L.C. 1999, ch. 33

^c L.C. 2012, ch. 19, par. 161(1) et (2)

**REGULATIONS AMENDING
THE DISPOSAL AT SEA
REGULATIONS**

**RÈGLEMENT MODIFIANT
LE RÈGLEMENT SUR
L'IMMERSION EN MER**

AMENDMENT

MODIFICATION

1. The *Disposal at Sea Regulations*¹ are amended by adding the following after section 8.1:

1. Le *Règlement sur l'immersion en mer*¹ est modifié par adjonction, après l'article 8.1, de ce qui suit :

PERMITS

PERMIS

Notice — application

8.2 (1) When an application meets the requirements of paragraph 127(2)(b) of the Act, the Minister shall notify the applicant in writing.

8.2 (1) Le ministre avise le demandeur par écrit lorsque sa demande de permis est conforme à l'alinéa 127(2)b) de la Loi.

Avis de demande conforme

Time limit

(2) The Minister shall either issue or notify the applicant of the refusal to issue a permit under section 127 of the Act within the 90-day period after the date of the notice.

(2) Dans un délai de quatre-vingt-dix jours suivant la date de l'avis, le ministre délivre le permis en vertu de l'article 127 de la Loi ou informe le demandeur de son refus de le délivrer.

Délai

Suspension of period

(3) The period referred to in subsection (2) does not include any period

(3) Le délai visé au paragraphe (2) cesse de courir pendant les périodes suivantes :

Suspension du délai

(a) required for additional analysis that is necessary to allow the Minister to meet the requirements of subsection 127(3) of the Act;

a) la période requise pour la réalisation des analyses supplémentaires qui sont nécessaires afin que le ministre puisse se conformer au paragraphe 127(3) de la Loi;

(b) during which consultations that are necessary for the Minister to meet the requirements of subsection 127(3) of the Act are carried out;

b) la période de consultations nécessaires afin que le ministre puisse se conformer au paragraphe 127(3) de la Loi;

(c) during which a decision made under an Act of Parliament or an Aboriginal land claim agreement, that could affect the Minister's decision to issue or refuse to issue a permit under section 127 of the Act is pending;

c) la période nécessaire à la prise d'une décision, sous le régime d'une loi fédérale ou d'un accord sur des revendications territoriales des peuples autochtones, qui pourrait avoir une incidence sur la décision du ministre de délivrer ou de refuser de délivrer un permis en vertu de l'article 127 de la Loi;

(d) during which consultations are carried out by the Minister under section 77 of the *Species at Risk Act*; and

d) la période pendant laquelle le ministre mène des consultations prévues par l'article 77 de la *Loi sur les espèces en péril*;

(e) during which the Minister is awaiting the submission by the applicant of any report required under a permit previously issued under section 127 of the Act.

e) la période pendant laquelle le ministre attend la transmission par le demandeur de tout rapport requis aux termes d'un permis antérieur délivré en vertu de l'article 127 de la Loi.

Non-application

(4) The period referred to in subsection (2) does not apply

(4) Le délai visé au paragraphe (2) ne s'applique pas dans les circonstances suivantes :

Non-application

(a) if an applicant requests or agrees that it does not apply; or

a) le demandeur demande qu'il ne s'applique pas ou y consent;

(b) if an applicant makes changes to the information provided under paragraph 127(2)(b) of the Act that could affect the Minister's decision to issue or refuse to issue a permit.

b) le demandeur modifie des renseignements fournis aux termes de l'alinéa 127(2)b) de la Loi et la modification pourrait avoir une incidence sur la décision du ministre de délivrer ou de refuser de délivrer le permis.

Notice — eligibility for renewal

8.3 If the Minister issues a permit under section 127 of the Act, the Minister shall notify the applicant whether the permit is eligible to be renewed and of the number of times it may be renewed which may be no more than, subject to the number of renewals permitted under subsection 127(1) of the Act, the number of renewals requested in the application.

8.3 S'il délivre un permis en vertu de l'article 127 de la Loi, le ministre avise le demandeur du fait que son permis est ou non renouvelable et du nombre de renouvellements possibles, lequel ne peut être plus élevé que le nombre de renouvellements indiqué dans la demande de permis, sous réserve du nombre de renouvellements autorisé au titre du paragraphe 127(1) de la Loi.

Avis d'admissibilité à un renouvellement

¹ SOR/2001-275

¹ DORS/2001-275

Eligibility	<p>8.4 A permit is eligible to be renewed if</p> <p>(a) the descriptions of the load and disposal sites in the permit are consistent with the descriptions of the load and disposal sites in a permit that has been issued in the last five years;</p> <p>(b) the applicant is in compliance with all permit conditions for valid permits issued under section 127 of the Act;</p> <p>(c) for the load site in respect of which the application for a permit is being made</p> <p>(i) any waste or other matter referred to in item 1 or 4 of Schedule 5 to the Act that has been assessed in any previous permit applications has been considered to be below the Lower Level of the National Action List under section 4 for a minimum of three sets of test results over a period of at least five years ending on the day on which the most recent permit for the load site was issued;</p> <p>(ii) there have been no test results for waste or other matter taken from the load site for the period referred to in subparagraph (i) above the Lower Level of the National Action List under section 4, and</p> <p>(iii) any description of the waste or other matter referred to in item 2, 5 or 6 of Schedule 5 to the Act is consistent with those descriptions in applications in respect of permits issued in the period of five years preceding the date of the application; and</p> <p>(d) the applicant requested when applying for the permit that the permit be eligible for renewal and indicated the number of renewals desired.</p>	<p>8.4 Le permis est renouvelable si les conditions suivantes sont réunies :</p> <p>a) la description du lieu de chargement et d'immersion dans le permis est semblable à celle du lieu pour lequel un permis a été délivré au cours des cinq dernières années;</p> <p>b) le demandeur se conforme à toutes les conditions de ses permis valides délivrés en vertu de l'article 127 de la Loi;</p> <p>c) au lieu de chargement pour lequel un permis est demandé :</p> <p>(i) les déchets et autres matières visés aux articles 1 ou 4 de l'annexe 5 de la Loi qui ont été évalués dans le cadre de demandes de permis antérieures, sont considérés comme se situant au-dessous du niveau inférieur de la liste d'intervention nationale aux termes de l'article 4 selon un minimum de trois séries de résultats d'analyses réalisées au cours d'une période d'au moins cinq ans se terminant le jour où le plus récent permis pour ce lieu de chargement a été délivré,</p> <p>(ii) les résultats d'analyses réalisées au cours de la période visée au sous-alinéa (i) n'ont indiqué aucun dépassement du niveau inférieur de la liste d'intervention nationale,</p> <p>(iii) toute description de déchets et autres matières visés aux articles 2, 5 ou 6 de l'annexe 5 de la Loi est semblable à celle comprise dans les demandes de permis présentées au cours d'une période d'au moins cinq ans précédant la date de la demande de permis;</p> <p>d) au moment de sa demande de permis, le demandeur indique le nombre de renouvellements souhaités, le cas échéant.</p>	Critères d'admissibilité
Time limit — application for renewal	<p>8.5 (1) The holder of a renewable permit shall apply for the renewal of the permit at least 90 days before it expires.</p>	<p>8.5 (1) Le titulaire d'un permis renouvelable en demande le renouvellement au moins quatre-vingt-dix jours avant la date d'expiration du permis.</p>	Délai — demande de renouvellement
Notice — application	<p>(2) When an application for renewal meets the requirements of paragraph 127(2)(b) of the Act, the Minister shall notify the applicant in writing.</p>	<p>(2) Le ministre avise le demandeur par écrit lorsqu'il sa demande de renouvellement de permis est conforme à l'alinéa 127(2)b) de la Loi.</p>	Avis de demande conforme
Time limit	<p>(3) The Minister shall either renew or notify the applicant of their decision to refuse to renew a permit within the 45-day period after the date of the notice.</p>	<p>(3) Dans un délai de quarante-cinq jours suivant la date de l'avis, le ministre renouvelle le permis ou informe le demandeur de son refus de le renouveler.</p>	Délai

COMING INTO FORCE

S.C. 2012,
c. 19

2. These Regulations come into force on the day on which subsection 161(2) of the *Jobs, Growth and Long-term Prosperity Act*, chapter 19 of the Statutes of Canada, 2012, comes into force, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

[17-1-o]

ENTRÉE EN VIGUEUR

L.C. 2012,
ch. 19

2. Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur du paragraphe 161(2) de la *Loi sur l'emploi, la croissance et la prospérité durable*, chapitre 19 des Lois du Canada (2012), ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

[17-1-o]

New Brunswick Blueberry Order

Statutory authority

Agricultural Products Marketing Act

Sponsoring agency

Farm Products Council of Canada

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the orders.)

Issue and objectives

The *Agricultural Products Marketing Act* (APMA), which was enacted in 1949, facilitates interprovincial and export trade by authorizing provincial commodity boards¹ to regulate the marketing² of commodities in interprovincial and export trade markets to the same extent that they regulate marketing in intraprovincial trade (e.g. the collection of levies and/or any other marketing activity for which the commodity board has been delegated the powers by their respective provincial government).

The proposed orders are needed to facilitate interprovincial and export trade, by extending the same powers that the provincial marketing boards currently exercise in intraprovincial trade. Currently, provincial commodity boards that have requested a delegation order cannot benefit from the delegated authority that facilitates interprovincial and export trade.

The granting of such delegation orders under the APMA would allow the provincial commodity boards to apply the provisions set out in their respective provincial marketing scheme in interprovincial and export trade markets. Each proposed delegation order would also provide greater funding to commodity boards by allowing the collection of levies in interprovincial and export trade, thus allowing the commodity boards to broaden the collective services, which would include

- national and international marketing promotion of their products;
- broadening research capacities (e.g. pest and disease control); and
- research to promote the health benefits of their commodity product.

Furthermore, it is anticipated that the revenue of the commodity boards would increase as a result of being able to collect levies on products sold on the interprovincial and export trade market.

¹ Commodity board (created under provincial laws) means an organization created by producers to market their products that is funded by the farmers of those crops. The leadership and strategies of the commodity boards are set through votes by the farmers. Commodity boards also fund other ventures beneficial to their members, such as research.

² Marketing includes advertising, assembling, buying, financing, offering for sale, packaging, processing, selling, shipping, storing and transporting.

Décret sur les bleuets du Nouveau-Brunswick

Fondement législatif

Loi sur la commercialisation des produits agricoles

Organisme responsable

Conseil des produits agricoles du Canada

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des décrets.)

Question et objectifs

La *Loi sur la commercialisation des produits agricoles* (LCPA), édictée en 1949, facilite le commerce interprovincial et international en permettant l'habilitation des offices provinciaux de commercialisation¹ à réglementer la commercialisation² des produits agricoles sur les marchés interprovinciaux et internationaux dans la même mesure qu'ils réglementent déjà leur commercialisation dans la province (comme percevoir des taxes ou des prélèvements ou exercer toute autre activité de commercialisation après avoir reçu une habilitation de leur gouvernement provincial).

Les décrets proposés sont nécessaires pour faciliter le commerce interprovincial et international, et étendraient les pouvoirs que les offices provinciaux de commercialisation exercent actuellement sur leurs territoires respectifs. À l'heure actuelle, les offices provinciaux de commercialisation ayant demandé un décret de délégation de pouvoirs ne peuvent bénéficier des pouvoirs délégués qui facilitent le commerce interprovincial et international.

La prise de tels décrets de délégation de pouvoirs en vertu de la LCPA permettrait aux offices provinciaux de commercialisation d'appliquer sur les marchés interprovinciaux et internationaux les dispositions qui sont énoncées dans leur plan de commercialisation provincial respectif. Chaque décret proposé permettrait aussi d'accroître le financement des offices qui seraient habilités à percevoir des taxes ou des prélèvements sur le commerce interprovincial et international. Ils pourraient ainsi élargir les services collectifs, notamment :

- la promotion de leurs produits à l'échelle nationale et internationale;
- les capacités de recherche (notamment en matière de lutte antiparasitaire et de lutte contre les maladies);
- la recherche visant à promouvoir les bienfaits de leurs produits agricoles sur la santé.

De plus, les revenus des offices provinciaux de commercialisation devraient augmenter, car ces derniers pourraient exiger des taxes ou des prélèvements sur les produits vendus sur les marchés interprovinciaux et internationaux.

¹ Office de commercialisation (créé en vertu de lois provinciales) s'entend d'un organisme créé par des producteurs afin de commercialiser leurs produits, et financé par les producteurs de ces cultures. Ce sont les producteurs qui votent la direction et les stratégies des offices de commercialisation. Les offices financent aussi d'autres initiatives profitables à leurs membres, notamment de la recherche.

² La commercialisation englobe les activités liées à la publicité, le groupage, l'achat, le financement, la mise en vente, l'emballage, la transformation, la vente, l'expédition, l'entreposage et le transport.

The objectives of this proposed regulatory action are to

- strengthen and expand the commodity boards' authority (e.g. formalizing the requirement that producers follow the prescribed requirements currently set out in their existing provincial marketing plan) that would regulate the interprovincial and export trade of their commodity; and
- allow for the collection of levies for interprovincial and export trade to the same extent as those collected for intraprovincial trade.

Producers would be required to comply with the provisions as set out in their existing provincial marketing plan for all transactions in intraprovincial trade (e.g. all persons engaged in the production of commodities would be required to register with a commodity board, to pay registration fees and charges for services rendered by a commodity board, to pay a levy, and to pay penalties). In turn, the provisions set out in their provincial marketing plan could apply to transactions in interprovincial and export trade.

Description and rationale

The proposed orders would

- permit designated commodity boards to regulate the marketing of agricultural products under their responsibility in interprovincial and export trade to the same extent that they regulate marketing in intraprovincial trade;
- permit designated commodity boards to impose and collect levies on products moving in interprovincial and export trade at the same level as levies imposed on intraprovincial trade;
- result in an improved provincial collective marketing scheme in interprovincial and export trade markets for all producers, particularly for those who mostly sell their commodity products outside the province;
- not be granted to commodity boards if they did not have some power to regulate already granted to them by their provincial government as stated in subsection 2(1) of the *Agricultural Products Marketing Act*; and
- not impact the national marketing approach of commodities as all levies collected, whether for intraprovincial or for interprovincial and export trade, would remain the same and would be charged to the producers.

The proposed orders would ensure the fair and equitable collection of funds for the interprovincial and export trade portion of the commodity boards' business. The proposed Order would apply to the designated product(s) moving in interprovincial and export trade.

It is important to note that this proposal would not create any new powers for commodity boards beyond providing them with the powers in interprovincial and export trade that they currently possess in intraprovincial trade. Federal delegation orders would not be granted to commodity boards if they did not already have some power to regulate already granted to them by their provincial government as stated in subsection 2(1) of the *Agricultural Products Marketing Act*.

Les décrets proposés visent à :

- renforcer et étendre les pouvoirs des offices de commercialisation (notamment pour officialiser le fait que les producteurs sont tenus de respecter les dispositions actuellement prévues dans leur plan de commercialisation provincial en vigueur) qui réglementeraient le commerce interprovincial et international de leurs produits agricoles;
- habiliter les offices de commercialisation à percevoir des taxes ou des prélèvements sur le commerce interprovincial et international d'un produit agricole, dans la même mesure qu'ils le font pour le commerce intraprovincial.

Les producteurs devraient se conformer aux dispositions énoncées dans leur plan de commercialisation provincial en vigueur pour toutes les transactions du commerce intraprovincial (par exemple, toutes les personnes engagées dans la production de produits agricoles seraient tenues de s'enregistrer auprès d'un office de commercialisation, et de payer les droits d'enregistrement et les frais des services rendus par un office, ainsi que les redevances et les pénalités). En échange, les dispositions énoncées dans leur plan de commercialisation provincial s'appliqueraient à la commercialisation d'un produit agricole aux niveaux interprovincial et international.

Description et justification

Les décrets proposés :

- permettraient aux offices de commercialisation désignés de réglementer la commercialisation des produits agricoles sous leur responsabilité sur les marchés interprovinciaux et internationaux dans la même mesure qu'ils réglementent leur commercialisation sur le marché intraprovincial;
- permettraient aux offices de commercialisation désignés d'imposer et de percevoir des taxes ou prélèvements sur les produits agricoles destinés au commerce interprovincial et international au même titre qu'ils en imposent sur le commerce intraprovincial;
- se traduiraient par des plans provinciaux améliorés de mise en marché collective pour les marchés interprovinciaux et internationaux, car les plans viseraient tous les producteurs, en particulier ceux qui écoulent surtout leurs produits hors province;
- en vertu du paragraphe 2(1) de la LCPA, ne seraient pas accordés à un office de commercialisation qui ne détient pas déjà certains pouvoirs de réglementation conférés par son gouvernement provincial;
- n'auraient pas d'incidences sur la stratégie nationale de commercialisation des produits agricoles, car toutes les taxes ou tous les prélèvements perçus, que ce soit sur le commerce intraprovincial ou sur le commerce interprovincial et international, resteraient les mêmes et seraient exigés des producteurs.

Les décrets proposés permettraient d'assurer des taxes ou prélèvements justes et équitables sur la portion du commerce interprovincial et international qui est du ressort des offices de commercialisation. Les décrets proposés viseraient certains produits qui sont destinés aux marchés interprovinciaux et internationaux.

Il est important de noter que le présent projet de décret ne conférerait pas de nouveaux pouvoirs à un office de commercialisation, outre les pouvoirs qui lui seront accordés pour le commerce interprovincial et international, pouvoirs qu'il exerce déjà sur le commerce intraprovincial. Les décrets de délégation de pouvoirs fédéraux n'habiliteraient pas un office de commercialisation à réglementer la commercialisation d'un produit agricole donné, en vertu du paragraphe 2(1) de la *Loi sur la commercialisation des produits agricoles*, s'il n'est pas déjà habilité à le faire par son gouvernement provincial.

Currently, 82 delegation orders have been delegated to provincial commodity boards and all operate under a provincial marketing plan. This regulatory proposal would encourage interprovincial and export trade, by extending the existing powers that provincial marketing boards currently exercise within their respective province.

Consultation

The commodity boards have received 100% of the support of producers during annual meetings held in their respective provinces. Provincial supervisory boards and provincial departments of Agriculture were also consulted and fully support this initiative. This regulatory proposal would not alter the current regulatory approval process for putting in place a delegation Order or making any amendments thereto.

This regulatory proposal is not controversial in nature. No groups, organizations or individuals have opposed any new orders made pursuant to the APMA in the past. In the last six years, consultations regarding the APMA have also proven to be very positive.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs to business.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs to small business.

Implementation, enforcement and service standards

The commodity boards that have requested a delegation Order are responsible for the administration of the proposed Order; therefore, they must comply with the requirements of the Act, subsection 2(1) which states the following: “The Governor in Council may, by order, grant authority to any board or agency authorized under the law of any province to exercise powers of regulation in relation to the marketing of any agricultural product locally within the province, to regulate the marketing of that agricultural product in interprovincial and export trade and for those purposes to exercise all or any powers like the powers exercisable by the board or agency in relation to the marketing of that agricultural product locally within the province.”

Commodity boards set the levy amounts for the upcoming year and approve any changes to their provincial regulations during their annual meetings. Amendments are voted on by producers and are implemented by the commodity boards for that year. The information regarding these changes is then disseminated in various ways to ensure compliance information is available with such orders (e.g. publication in provincial gazette and/or approval of orders by a supervisory board and/or publication of information in newsletters and/or on their Web sites).

Primary contact

Laurent Pellerin
Chairman
Farm Products Council of Canada
Telephone: 613-759-1560

Actuellement, 82 décrets de délégation de pouvoirs ont été pris à l'égard d'offices provinciaux de commercialisation qui exercent tous leurs activités conformément à un plan de commercialisation provincial. Le présent projet de décret encouragerait le commerce interprovincial et international en étendant à ces marchés les pouvoirs que les offices provinciaux de commercialisation exercent actuellement dans leur province respective.

Consultation

Les offices de commercialisation ont reçu le plein appui des producteurs lors des assemblées générales annuelles qui ont été tenues dans leur province respective. Les organismes de surveillance provinciaux et les ministères provinciaux de l'Agriculture ont également été consultés et sont entièrement favorables à cette initiative. Le présent projet de décret ne modifie pas le processus actuel d'approbation réglementaire pour la prise de décrets de délégation de pouvoirs ou l'apport de modifications à ceux-ci.

La nature du présent projet de décret ne prête pas à controverse. Dans le passé, aucun groupe, organisme ou individu ne s'est opposé à un nouveau décret pris en vertu de la LCPA. Ces six dernières années, les consultations à l'endroit de la LCPA se sont aussi avérées très positives.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à la présente proposition puisqu'aucun changement n'est apporté aux coûts administratifs imposés aux entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car la présente proposition n'entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les offices de commercialisation qui ont demandé un décret de délégation de pouvoirs sont responsables de l'administration du décret proposé et, à ce titre, doivent respecter toutes les exigences énoncées au paragraphe 2(1) de la Loi : « Le gouverneur en conseil peut, par décret, étendre aux marchés interprovincial et international les pouvoirs de tout office ou organisme habilité par la législation d'une province à réglementer la commercialisation d'un produit agricole donné dans la province. »

Les offices de commercialisation déterminent les montants des taxes ou prélèvements à instituer pour l'année à venir et approuvent les modifications à apporter à leur réglementation provinciale lors de leur assemblée générale annuelle. Les modifications sont votées par les producteurs et appliquées par les offices de commercialisation cette année-là. Les renseignements relatifs à ces modifications sont ensuite communiqués de diverses manières pour assurer la publication de l'information liée à la conformité des ordonnances (publication dans la gazette des provinces, approbation des ordonnances par les organismes de surveillance provinciaux régies provinciales ou publication de l'information dans les bulletins ou les sites Web des offices).

Personne-ressource principale

Laurent Pellerin
Président
Conseil des produits agricoles du Canada
Téléphone : 613-759-1560

Secondary contact

Marc Chamaillard
 Director
 Corporate and Regulatory Affairs
 Farm Products Council of Canada
 Telephone: 613-759-1706

Personne-ressource secondaire

Marc Chamaillard
 Directeur
 Services intégrés et affaires réglementaires
 Conseil des produits agricoles du Canada
 Téléphone : 613-759-1706

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 2^a of the *Agricultural Products Marketing Act*^b, proposes to make the annexed *New Brunswick Blueberry Order*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Order within 30 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 Pierre Bigras, Manager-Regulatory Affairs, Farm Products Council of Canada, Central Experimental Farm, Building 59, 960 Carling Avenue, Ottawa, Ontario K1A 0C6 (tel.: 613-759-1555; fax: 613-759-1566; email: pierre.bigras@agr.gc.ca).

Ottawa, April 18, 2013

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

NEW BRUNSWICK BLUEBERRY ORDER**INTERPRETATION**

1. The following definitions apply in this Order.

“Act” means the *Natural Products Act*, S.N.B. 1999, c. N-1.2. (*Loi*)

“blueberries” means blueberries that are produced in New Brunswick. (*bleuets*)

“Commodity Board” means Bleuets NB Blueberries constituted in accordance with the Act. (*Office*)

“Supervisory Board” means the New Brunswick Farm Products Commission continued by the Act. (*Organisme de surveillance*)

INTERPROVINCIAL AND EXPORT TRADE

2. The Commodity Board and the Supervisory Board are authorized to regulate the marketing of blueberries in interprovincial and export trade and, for that purpose, with respect to persons and property situated within New Brunswick, to exercise all or any powers like the powers exercisable by them in relation to the marketing of blueberries locally within the province under the Act.

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 2^a de la *Loi sur la commercialisation des produits agricoles*^b, se propose de prendre le *Décret sur les bleuets du Nouveau-Brunswick*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de décret dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Pierre Bigras, gestionnaire des Affaires réglementaires, Conseil des produits agricoles du Canada, Ferme expérimentale centrale, Édifice 59, 960, avenue Carling, Ottawa (Ontario) K1A 0C6 (tél. : 613-759-1555; téléc. : 613-759-1566; courriel : pierre.bigras@agr.gc.ca).

Ottawa, le 18 avril 2013

Le greffier adjoint du Conseil privé
 JURICA ČAPKUN

DÉCRET SUR LES BLEUETS DU NOUVEAU-BRUNSWICK**DÉFINITIONS**

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent décret.

« bleuets » Bleuets produits au Nouveau-Brunswick. (*blueberries*)

« Loi » La *Loi sur les produits naturels* du Nouveau-Brunswick, L.N.-B. 1999, ch. N-1.2. (*Act*)

« Office » L'organisme Bleuets NB Blueberries, constitué en vertu de la Loi. (*Commodity Board*)

« Organisme de surveillance » La Commission des produits de ferme du Nouveau-Brunswick, prorogée par la Loi. (*Supervisory Board*)

MARCHÉS INTERPROVINCIAL ET INTERNATIONAL

2. Les pouvoirs conférés à l'Office et à l'Organisme de surveillance en vertu de la Loi relativement à la commercialisation des bleuets dans la province du Nouveau-Brunswick, à l'égard des personnes et des biens qui s'y trouvent, sont étendus aux marchés interprovincial et international.

^a S.C. 1991, c. 34, s. 2

^b R.S., c. A-6

^a L.C. 1991, ch. 34, art. 2

^b L.R., ch. A-6

LEVIES AND CHARGES

3. The Commodity Board and the Supervisory Board, in relation to the powers granted to them by section 2 with respect to interprovincial and export trade, are authorized to

(a) fix, impose and collect levies or charges from persons within New Brunswick who are engaged in the production or marketing of blueberries and, for those purposes, to classify those persons into groups and fix the levies or charges payable by the members of the different groups in different amounts; and

(b) use the levies or charges for their purposes, including the creation of reserves, the payment of expenses and losses resulting from the sale or disposal of any blueberries and the equalization or adjustment among blueberry producers of money realized from the sale of blueberries during any period that they may determine.

COMING INTO FORCE

4. This Order comes into force on the day on which it is registered.

[17-1-o]

TAXES ET PRÉLÈVEMENTS

3. L'Office et l'Organisme de surveillance, en ce qui concerne les pouvoirs qui leur sont conférés par l'article 2 relativement aux marchés interprovincial et international, sont habilités :

a) à instituer et à percevoir des taxes ou prélèvements à payer par les personnes se livrant, au Nouveau-Brunswick, à la production ou à la commercialisation de bleuets et, à cette fin, à classer ces personnes en groupes et à fixer les divers montants de taxes et prélèvements à payer par les membres des différents groupes;

b) à employer à leur profit ces taxes ou prélèvements, notamment pour la création de réserves et le paiement des frais et pertes résultant de la vente ou de l'aliénation de bleuets, et pour une meilleure répartition ou la péréquation, entre producteurs de bleuets, des sommes rapportées par la vente de ceux-ci durant la ou les périodes qu'ils peuvent déterminer.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent décret entre en vigueur à la date de son enregistrement.

[17-1-o]

Ontario Grain Order*Statutory authority**Agricultural Products Marketing Act**Sponsoring agency*

Farm Products Council of Canada

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 889.

Décret sur le grain de l'Ontario*Fondement législatif**Loi sur la commercialisation des produits agricoles**Organisme responsable*

Conseil des produits agricoles du Canada

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 889.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 2^a of the *Agricultural Products Marketing Act*^b, proposes to make the annexed *Ontario Grain Order*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Order within 30 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 Pierre Bigras, Manager-Regulatory Affairs, Farm Products Council of Canada, Central Experimental Farm, Building 59, 960 Carling Avenue, Ottawa, Ontario K1A 0C6 (tel.: 613-759-1555; fax: 613-759-1566; email: pierre.bigras@agr.gc.ca).

Ottawa, April 18, 2013

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

ONTARIO GRAIN ORDER**INTERPRETATION**

1. The following definitions apply in this Order.

“Commodity Board” means the Grain Farmers of Ontario. (*Office*)

“grain” means any combination of grain corn, soybeans and any variety of wheat that are produced in Ontario. (*grain*)

“grain corn” means corn, other than seed corn, sweet corn or popping corn. (*maïs-grain*)

“Supervisory Board” means the Ontario Farm Products Marketing Commission. (*Organisme de surveillance*)

^a S.C. 1991, c. 34, s. 2

^b R.S., c. A-6

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 2^a de la *Loi sur la commercialisation des produits agricoles*^b, se propose de prendre le *Décret sur le grain de l'Ontario*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de décret dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Pierre Bigras, gestionnaire des affaires réglementaires, Conseil des produits agricoles du Canada, Ferme expérimentale centrale, Édifice 59, 960, avenue Carling, Ottawa (Ontario) K1A 0C6 (tél. : 613-759-1555; téléc. : 613-759-1566; courriel : pierre.bigras@agr.gc.ca).

Ottawa, le 18 avril 2013

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

DÉCRET SUR LE GRAIN DE L'ONTARIO**DÉFINITIONS**

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent décret.

« grain » Maïs-grain, soya ou toute variété de blé, ou une combinaison de ceux-ci, produits en Ontario. (*grain*)

« maïs-grain » Maïs, autre que le maïs de semence, le maïs sucré ou le maïs à éclater. (*grain corn*)

« Office » Le Grain Farmers of Ontario. (*Commodity Board*)

« Organisme de surveillance » La Commission de commercialisation des produits agricoles de l'Ontario. (*Supervisory Board*)

^a L.C. 1991, ch. 34, art. 2

^b L.R., ch. A-6

INTERPROVINCIAL AND EXPORT TRADE

2. The Commodity Board and the Supervisory Board are authorized to regulate the marketing of grain in interprovincial and export trade and, for that purpose, with respect to persons and property situated within Ontario, to exercise all or any powers like the powers exercisable by them in relation to the marketing of grain locally within the province.

LEVIES AND CHARGES

3. The Commodity Board and the Supervisory Board, in relation to the powers granted to them by section 2 with respect to interprovincial and export trade, are authorized to

(a) fix, impose and collect levies or charges from persons within Ontario who are engaged in the production or marketing of grain and, for those purposes, to classify those persons into groups and fix the levies or charges payable by the members of the different groups in different amounts; and

(b) use the levies or charges for their purposes, including the creation of reserves, the payment of expenses and losses resulting from the sale or disposal of any grain and the equalization or adjustment among grain producers of money realized from the sale of grain during any period that they may determine.

COMING INTO FORCE

4. This Order comes into force on the day on which it is registered.

[17-1-o]

MARCHÉS INTERPROVINCIAL ET INTERNATIONAL

2. Les pouvoirs conférés à l'Office et à l'Organisme de surveillance relativement à la commercialisation du grain dans la province d'Ontario, à l'égard des personnes et des biens qui s'y trouvent, sont étendus aux marchés interprovincial et international.

TAXES ET PRÉLÈVEMENTS

3. En ce qui concerne les pouvoirs qui leurs sont conférés aux termes de l'article 2, l'Office et l'Organisme de surveillance sont habilités relativement aux marchés interprovincial et international :

a) à instituer et percevoir des taxes ou prélèvements payables par les personnes se livrant, en Ontario, à la production ou la commercialisation du grain et, à cette fin, à classer ces personnes en groupes et à fixer les divers montants des taxes et prélèvements payables par les membres des différents groupes;

b) à employer à leur profit ces taxes ou prélèvements, notamment pour la création de réserves et le paiement des frais et pertes résultant de la vente ou de l'aliénation de grains, et pour une meilleure répartition ou la péréquation, entre producteurs de grains, des sommes rapportées par la vente de ceux-ci durant la ou les périodes qu'ils peuvent déterminer.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent décret entre en vigueur à la date de son enregistrement.

[17-1-o]

Saskatchewan Canaryseed Order*Statutory authority**Agricultural Products Marketing Act**Sponsoring agency*

Farm Products Council of Canada

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 889.

Décret sur l'alpage des Canaries de la Saskatchewan*Fondement législatif**Loi sur la commercialisation des produits agricoles**Organisme responsable*

Conseil des produits agricoles du Canada

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 889.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 2^a of the *Agricultural Products Marketing Act*^b, proposes to make the annexed *Saskatchewan Canaryseed Order*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Order within 30 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 Pierre Bigras, Manager-Regulatory Affairs, Farm Products Council of Canada, Central Experimental Farm, Building 59, 960 Carling Avenue, Ottawa, Ontario K1A 0C6 (tel.: 613-759-1555; fax: 613-759-1566; email: pierre.bigras@agr.gc.ca).

Ottawa, April 18, 2013

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

**SASKATCHEWAN CANARYSEED
ORDER****INTERPRETATION**

1. The following definitions apply in this Order.

“Act” means *The Agri-Food Act, 2004*, S.S. 2004, c. A-15.21. (*Loi*)

“canaryseed” means any seed from the canaryseed plant *Phalaris canariensis* that is produced in Saskatchewan. (*graine à canaris*)

“Commodity Board” means the Canaryseed Development Commission of Saskatchewan constituted in accordance with the Act. (*Office*)

“Supervisory Board” means the Agri-Food Council continued by the Act. (*Organisme de surveillance*)

^a S.C. 1991, c. 34, s. 2

^b R.S., c. A-6

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 2^a de la *Loi sur la commercialisation des produits agricoles*^b, se propose de prendre le *Décret sur l'alpage des Canaries de la Saskatchewan*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de décret dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Pierre Bigras, gestionnaire des Affaires réglementaires, Conseil des produits agricoles du Canada, Ferme expérimentale centrale, Édifice 59, 960, avenue Carling, Ottawa (Ontario) K1A 0C6 (tél. : 613-759-1555; téléc. : 613-759-1566; courriel : pierre.bigras@agr.gc.ca).

Ottawa, le 18 avril 2013

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

**DÉCRET SUR L'ALPAGE DES CANARIES
DE LA SASKATCHEWAN****DÉFINITIONS**

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent décret.

« graine à canaris » Toute semence de l'alpage des Canaries (*Phalaris canariensis*) produite en Saskatchewan. (*canaryseed*)

« Loi » La loi de la Saskatchewan intitulée *The Agri-Food Act, 2004*, S.S. 2004, ch. A-15.21. (*Act*)

« Office » La Canaryseed Development Commission of Saskatchewan, constituée en vertu de la Loi. (*Commodity Board*)

« Organisme de surveillance » L'Agri-Food Council, prorogé par la Loi. (*Supervisory Board*)

^a L.C. 1991, ch. 34, art. 2

^b L.R., ch. A-6

INTERPROVINCIAL AND EXPORT TRADE

2. The Commodity Board and the Supervisory Board are authorized to regulate the marketing of canaryseed in interprovincial and export trade and, for that purpose, with respect to persons and property situated within Saskatchewan, to exercise all or any powers like the powers exercisable by them in relation to the marketing of canaryseed locally within the province under the Act.

LEVIES AND CHARGES

3. The Commodity Board and the Supervisory Board, in relation to the powers granted to them by section 2 with respect to interprovincial and export trade, are authorized to

(a) fix, impose and collect levies or charges from persons within Saskatchewan who are engaged in the production or marketing of canaryseed and, for those purposes, to classify those persons into groups and fix the levies or charges payable by the members of the different groups in different amounts; and

(b) use the levies or charges for their purposes, including the creation of reserves, the payment of expenses and losses resulting from the sale or disposal of any canaryseed and the equalization or adjustment among canaryseed producers of money realized from the sale of canaryseed during any period that they may determine.

COMING INTO FORCE

4. This Order comes into force on the day on which it is registered.

[17-1-o]

MARCHÉS INTERPROVINCIAL ET INTERNATIONAL

2. Les pouvoirs conférés à l'Office et à l'Organisme de surveillance en vertu de la Loi relativement à la commercialisation de graine à canaris dans la province de la Saskatchewan, à l'égard des personnes et des biens qui s'y trouvent, sont étendus aux marchés interprovincial et international.

TAXES ET PRÉLÈVEMENTS

3. L'Office et l'Organisme de surveillance, en ce qui concerne les pouvoirs qui leur sont conférés par l'article 2 relativement aux marchés interprovincial et international, sont habilités :

a) à instituer et à percevoir des taxes ou prélèvements à payer par les personnes se livrant, en Saskatchewan, à la production ou à la commercialisation de graine à canaris et, à cette fin, à classer ces personnes en groupes et à fixer les divers montants de taxes et prélèvements à payer par les membres des différents groupes;

b) à employer à leur profit ces taxes ou prélèvements, notamment pour la création de réserves et le paiement des frais et pertes résultant de la vente ou de l'aliénation de graine à canaris, et pour une meilleure répartition ou la péréquation, entre producteurs de graine à canaris, des sommes rapportées par la vente de celle-ci durant la ou les périodes qu'ils peuvent déterminer.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent décret entre en vigueur à la date de son enregistrement.

[17-1-o]

Saskatchewan Forage Seed Order*Statutory authority**Agricultural Products Marketing Act**Sponsoring agency*

Farm Products Council of Canada

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 889.

**Décret sur les semences fourragères de la
Saskatchewan***Fondement législatif**Loi sur la commercialisation des produits agricoles**Organisme responsable*

Conseil des produits agricoles du Canada

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 889.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 2^a of the *Agricultural Products Marketing Act*^b, proposes to make the annexed *Saskatchewan Forage Seed Order*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Order within 30 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 Pierre Bigras, Manager-Regulatory Affairs, Farm Products Council of Canada, Central Experimental Farm, Building 59, 960 Carling Avenue, Ottawa, Ontario K1A 0C6 (tel.: 613-759-1555; fax: 613-759-1566; email: pierre.bigras@agr.gc.ca).

Ottawa, April 18, 2013

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

**SASKATCHEWAN FORAGE
SEED ORDER****INTERPRETATION**

1. The following definitions apply in this Order.

“Act” means *The Agri-Food Act, 2004*, S.S. 2004, c. A-15.21. (*Loi*)

“Commodity Board” means the Saskatchewan Forage Seed Development Commission constituted in accordance with the Act. (*Office*)

“forage seed” means all forage grasses and forage legumes that are produced in Saskatchewan, except alfalfa seed, turf and amenity, and reclamation species, and includes all grades of forage seed and all potential mixtures as determined in accordance with

^a S.C. 1991, c. 34, s. 2

^b R.S., c. A-6

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 2^a de la *Loi sur la commercialisation des produits agricoles*^b, se propose de prendre le *Décret sur les semences fourragères de la Saskatchewan*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de décret dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Pierre Bigras, gestionnaire des Affaires réglementaires, Conseil des produits agricoles du Canada, Ferme expérimentale centrale, Édifice 59, 960, avenue Carling, Ottawa (Ontario) K1A 0C6 (tél. : 613-759-1555; téléc. : 613-759-1566; courriel : pierre.bigras@agr.gc.ca).

Ottawa, le 18 avril 2013

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

**DÉCRET SUR LES SEMENCES FOURRAGÈRES
DE LA SASKATCHEWAN****DÉFINITIONS**

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent décret.

« Loi » La loi de la Saskatchewan intitulée *The Agri-Food Act, 2004*, S.S. 2004, ch. A-15.21. (*Act*)

« Office » La Saskatchewan Forage Seed Development Commission, constituée en vertu de la Loi. (*Commodity Board*)

« Organisme de surveillance » L'Agri-Food Council, prorogé par la Loi. (*Supervisory Board*)

« semences fourragères » Toutes graminées fourragères et légumineuses fourragères produites en Saskatchewan, y compris toutes les qualités de semences de plantes fourragères et tous les

^a L.C. 1991, ch. 34, art. 2

^b L.R., ch. A-6

the *Forage Seed Development Plan Regulations*, R.R.S. c. A-15.21, Reg. 3. (*semences fourragères*)
 “Supervisory Board” means the Agri-Food Council continued by the Act. (*Organisme de surveillance*)

INTERPROVINCIAL AND EXPORT TRADE

2. The Commodity Board and the Supervisory Board are authorized to regulate the marketing of forage seed in interprovincial and export trade and, for that purpose, with respect to persons and property situated within Saskatchewan, to exercise all or any powers like the powers exercisable by them in relation to the marketing of forage seed locally within the province under the Act.

LEVIES AND CHARGES

3. The Commodity Board and the Supervisory Board, in relation to the powers granted to them by section 2 with respect to interprovincial and export trade, are authorized to

(a) fix, impose and collect levies or charges from persons within Saskatchewan who are engaged in the production or marketing of forage seed and, for those purposes, to classify those persons into groups and fix the levies or charges payable by the members of the different groups in different amounts; and

(b) use the levies or charges for their purposes, including the creation of reserves, the payment of expenses and losses resulting from the sale or disposal of any forage seed and the equalization or adjustment among forage seed producers of money realized from the sale of forage seed during any period that they may determine.

COMING INTO FORCE

4. This Order comes into force on the day on which it is registered.

[17-1-o]

mélanges possibles déterminés en conformité avec le règlement de la Saskatchewan intitulé *The Forage Seed Development Plan Regulations*, R.R.S., ch. A-15.21, Reg. 3. Sont toutefois exclues les semences de luzerne, le gazon de placage, les semences d'utilité directe et les espèces servant à la mise en valeur. (*forage seed*)

MARCHÉS INTERPROVINCIAL ET INTERNATIONAL

2. Les pouvoirs conférés à l'Office et à l'Organisme de surveillance en vertu de la Loi relativement à la commercialisation de semences fourragères dans la province de la Saskatchewan, à l'égard des personnes et des biens qui s'y trouvent, sont étendus aux marchés interprovincial et international.

TAXES ET PRÉLÈVEMENTS

3. L'Office et l'Organisme de surveillance, en ce qui concerne les pouvoirs qui leur sont conférés par l'article 2 relativement aux marchés interprovincial et international, sont habilités :

a) à instituer et à percevoir des taxes ou prélèvements à payer par les personnes se livrant, en Saskatchewan, à la production ou à la commercialisation de semences fourragères et, à cette fin, à classer ces personnes en groupes et à fixer les divers montants de taxes et prélèvements à payer par les membres des différents groupes;

b) à employer à leur profit ces taxes ou prélèvements, notamment pour la création de réserves et le paiement des frais et pertes résultant de la vente ou de l'aliénation de semences fourragères, et pour une meilleure répartition ou la péréquation, entre producteurs de semences fourragères, des sommes rapportées par la vente de celles-ci durant la ou les périodes qu'ils peuvent déterminer.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent décret entre en vigueur à la date de son enregistrement.

[17-1-o]

Saskatchewan Mustard Order*Statutory authority**Agricultural Products Marketing Act**Sponsoring agency*

Farm Products Council of Canada

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 889.

Décret sur la moutarde de la Saskatchewan*Fondement législatif**Loi sur la commercialisation des produits agricoles**Organisme responsable*

Conseil des produits agricoles du Canada

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 889.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 2^a of the *Agricultural Products Marketing Act*^b, proposes to make the annexed *Saskatchewan Mustard Order*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Order within 30 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 Pierre Bigras, Manager-Regulatory Affairs, Farm Products Council of Canada, Central Experimental Farm, Building 59, 960 Carling Avenue, Ottawa, Ontario K1A 0C6 (tel.: 613-759-1555; fax: 613-759-1566; email: pierre.bigras@agr.gc.ca).

Ottawa, April 18, 2013

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

SASKATCHEWAN MUSTARD ORDER**INTERPRETATION**

1. The following definitions apply in this Order.

“Act” means *The Agri-Food Act, 2004*, S.S. 2004, c. A-15.21. (*Loi*)

“Commodity Board” means the Saskatchewan Mustard Development Commission constituted in accordance with the Act. (*Office*)

“mustard” means any of the following that is produced in Saskatchewan:

- (a) mustard seed or any part of the plant *Sinapis alba*;
- (b) non-canola quality types of *Brassica juncea* as set out in the regulations made under the *Seeds Act*;

^a S.C. 1991, c. 34, s. 2

^b R.S., c. A-6

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 2^a de la *Loi sur la commercialisation des produits agricoles*^b, se propose de prendre le *Décret sur la moutarde de la Saskatchewan*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de décret dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Pierre Bigras, gestionnaire des Affaires réglementaires, Conseil des produits agricoles du Canada, Ferme expérimentale centrale, Édifice 59, 960, avenue Carling, Ottawa (Ontario) K1A 0C6 (tél. : 613-759-1555; téléc. : 613-759-1566; courriel : pierre.bigras@agr.gc.ca).

Ottawa, le 18 avril 2013

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

DÉCRET SUR LA MOUTARDE DE LA SASKATCHEWAN**DÉFINITIONS**

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent décret.

« Loi » La loi de la Saskatchewan intitulée *The Agri-Food Act, 2004*, S.S. 2004, ch. A-15.21. (*Act*)

« moutarde » Si elles sont produites en Saskatchewan :

- a) les graines de moutarde ou toute partie de la plante *Sinapis alba*;
- b) les espèces de *Brassica juncea*, autres que celles servant à la production d'huile de canola, énumérées dans les règlements pris en vertu de la *Loi sur les semences*;
- c) les espèces de *Sinapis alba* servant à la fabrication d'huiles, de protéines ou de condiments;

^a L.C. 1991, ch. 34, art. 2

^b L.R., ch. A-6

- (c) oil, protein and condiment types of *Sinapis alba*; and
 (d) the seed or any part of the plant *Brassica carinata* for industrial use. (*moutarde*)

“Supervisory Board” means the Agri-Food Council continued by the Act. (*Organisme de surveillance*)

INTERPROVINCIAL AND EXPORT TRADE

2. The Commodity Board and the Supervisory Board are authorized to regulate the marketing of mustard in interprovincial and export trade and, for that purpose, with respect to persons and property situated within Saskatchewan, to exercise all or any powers like the powers exercisable by them in relation to the marketing of mustard locally within the province under the Act.

LEVIES AND CHARGES

3. The Commodity Board and the Supervisory Board, in relation to the powers granted to them by section 2 with respect to interprovincial and export trade, are authorized to

- (a) fix, impose and collect levies or charges from persons within Saskatchewan who are engaged in the production or marketing of mustard and, for those purposes, to classify those persons into groups and fix the levies or charges payable by the members of the different groups in different amounts; and
 (b) use the levies or charges for their purposes, including the creation of reserves, the payment of expenses and losses resulting from the sale or disposal of any mustard and the equalization or adjustment among mustard producers of money realized from the sale of mustard during any period that they may determine.

COMING INTO FORCE

4. This Order comes into force on the day on which it is registered.

[17-1-o]

- d) les semences ou toute partie de la plante *Brassica carinata* à usage industriel. (*mustard*)

« Office » La Saskatchewan Mustard Development Commission, constituée en vertu de la Loi. (*Commodity Board*)

« Organisme de surveillance » L’Agri-Food Council, prorogé par la Loi. (*Supervisory Board*)

MARCHÉS INTERPROVINCIAL ET INTERNATIONAL

2. Les pouvoirs conférés à l’Office et à l’Organisme de surveillance en vertu de la Loi relativement à la commercialisation de la moutarde dans la province de la Saskatchewan, à l’égard des personnes et des biens qui s’y trouvent, sont étendus aux marchés interprovincial et international.

TAXES ET PRÉLÈVEMENTS

3. L’Office et l’Organisme de surveillance, en ce qui concerne les pouvoirs qui leur sont conférés par l’article 2 relativement aux marchés interprovincial et international, sont habilités :

- a) à instituer et à percevoir des taxes ou prélèvements à payer par les personnes se livrant, en Saskatchewan, à la production ou à la commercialisation de moutarde et, à cette fin, à classer ces personnes en groupes et à fixer les divers montants de taxes et prélèvements à payer par les membres des différents groupes;
 b) à employer à leur profit ces taxes ou prélèvements, notamment pour la création de réserves et le paiement des frais et pertes résultant de la vente ou de l’aliénation de moutarde, et pour une meilleure répartition ou la péréquation, entre producteurs de moutarde, des sommes rapportées par la vente de celle-ci durant la ou les périodes qu’ils peuvent déterminer.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent décret entre en vigueur à la date de son enregistrement.

[17-1-o]

Saskatchewan Winter Cereals Order*Statutory authority**Agricultural Products Marketing Act**Sponsoring agency*

Farms Products Council of Canada

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 889.

Décret sur les céréales d'hiver de la Saskatchewan*Fondement législatif**Loi sur la commercialisation des produits agricoles**Organisme responsable*

Conseil des produits agricoles du Canada

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 889.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 2^a of the *Agricultural Products Marketing Act*^b, proposes to make the annexed *Saskatchewan Winter Cereals Order*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Order within 30 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 Pierre Bigras, Manager-Regulatory Affairs, Farm Products Council of Canada, Central Experimental Farm, Building 59, 960 Carling Avenue, Ottawa, Ontario K1A 0C6 (tel.: 613-759-1555; fax: 613-759-1566; email: pierre.bigras@agr.gc.ca).

Ottawa, April 18, 2013

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

**SASKATCHEWAN WINTER
CEREALS ORDER****INTERPRETATION**

1. The following definitions apply in this Order.

“Act” means *The Agri-Food Act, 2004*, S.S. 2004, c. A-15.21. (*Loi*)

“Commodity Board” means the Saskatchewan Winter Cereals Development Commission constituted in accordance with the Act. (*Office*)

“Supervisory Board” means the Agri-Food Council continued by the Act. (*Organisme de surveillance*)

“winter cereals” means winter wheat *Triticum aestivum* L., fall rye *Secale cereale* L. and winter triticale X *Triticosecale* Wittmack that are produced in Saskatchewan. (*céréales d'hiver*)

^a S.C. 1991, c. 34, s. 2

^b R.S., c. A-6

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 2^a de la *Loi sur la commercialisation des produits agricoles*^b, se propose de prendre le *Décret sur les céréales d'hiver de la Saskatchewan*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de décret dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Pierre Bigras, gestionnaire des Affaires réglementaires, Conseil des produits agricoles du Canada, Ferme expérimentale centrale, Édifice 59, 960, avenue Carling, Ottawa (Ontario) K1A 0C6 (tél. : 613-759-1555; téléc. : 613-759-1566; courriel : pierre.bigras@agr.gc.ca).

Ottawa, le 18 avril 2013

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

**DÉCRET SUR LES CÉRÉALES D'HIVER
DE LA SASKATCHEWAN****DÉFINITIONS**

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent décret.

« céréales d'hiver » Le blé d'hiver (*Triticum aestivum* L.), le seigle d'automne (*Secale cereale* L.) et le triticale d'hiver (X *Triticosecale* Wittmack), produits en Saskatchewan. (*Winter Cereals*)

« Loi » La loi de la Saskatchewan intitulée *The Agri-Food Act, 2004*, S.S. 2004, ch. A-15.21. (*Act*)

« Office » La Saskatchewan Winter Cereals Development Commission, constituée en vertu de la Loi. (*Commodity Board*)

« Organisme de surveillance » L'Agri-Food Council, prorogé par la Loi. (*Supervisory Board*)

^a L.C. 1991, ch. 34, art. 2

^b L.R., ch. A-6

INTERPROVINCIAL AND EXPORT TRADE

2. The Commodity Board and the Supervisory Board are authorized to regulate the marketing of winter cereals in interprovincial and export trade and, for that purpose, with respect to persons and property situated within Saskatchewan, to exercise all or any powers like the powers exercisable by them in relation to the marketing of winter cereals locally within the province under the Act.

LEVIES AND CHARGES

3. The Commodity Board and the Supervisory Board, in relation to the powers granted to them by section 2 with respect to interprovincial and export trade, are authorized to

(a) fix, impose and collect levies or charges from persons within Saskatchewan who are engaged in the production or marketing of winter cereals and, for those purposes, to classify those persons into groups and fix the levies or charges payable by the members of the different groups in different amounts; and

(b) use the levies or charges for their purposes, including the creation of reserves, the payment of expenses and losses resulting from the sale or disposal of any winter cereals and the equalization or adjustment among winter cereals producers of money realized from the sale of winter cereals during any period that they may determine.

COMING INTO FORCE

4. This Order comes into force on the day on which it is registered.

[17-1-o]

MARCHÉS INTERPROVINCIAL ET INTERNATIONAL

2. Les pouvoirs conférés à l'Office et à l'Organisme de surveillance en vertu de la Loi relativement à la commercialisation de céréales d'hiver dans la province de la Saskatchewan, à l'égard des personnes et des biens qui s'y trouvent, sont étendus aux marchés interprovincial et international.

TAXES ET PRÉLÈVEMENTS

3. L'Office et l'Organisme de surveillance, en ce qui concerne les pouvoirs qui leur sont conférés par l'article 2 relativement aux marchés interprovincial et international, sont habilités :

a) à instituer et à percevoir des taxes ou prélèvements à payer par les personnes se livrant, en Saskatchewan, à la production ou à la commercialisation de céréales d'hiver et, à cette fin, à classer ces personnes en groupes et à fixer les divers montants de taxes et prélèvements à payer par les membres des différents groupes;

b) à employer à leur profit ces taxes ou prélèvements, notamment pour la création de réserves et le paiement des frais et pertes résultant de la vente ou de l'aliénation de céréales d'hiver, et pour une meilleure répartition ou la péréquation, entre producteurs de céréales d'hiver, des sommes rapportées par la vente de celles-ci durant la ou les périodes qu'ils peuvent déterminer.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent décret entre en vigueur à la date de son enregistrement.

[17-1-o]

Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Airport Security Programs)

Statutory authority

Aeronautics Act

Sponsoring department

Department of Transport

Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (programmes de sûreté aéroportuaire)

Fondement législatif

Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable

Ministère des Transports

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Aviation security is a dynamic field in which threats and risks are constantly evolving. Inflexible security processes and practices may become predictable and therefore less effective. Security regulation must adopt a systemic approach to effective and efficient aviation security. To be most effective in this dynamic environment, regulation must allow for proactive approaches to aviation security through coordination of security mandates and formalized information sharing, appropriate training of specified personnel, standardized risk assessment and security planning that includes preparing rapid short-term responses in anticipation of heightened levels of threat and risk. Canada must also continue to align its aviation security framework with international standards. As a result, Transport Canada is continuing its revitalizing of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* to further enhance airport security programs and increase regulatory efficiency.

Description: The proposed Amendments complete the introduction of aviation security programs for Canada's airports designated for security screening, introducing enhanced requirements that would include establishing a national aviation security "AVSEC" level system to communicate a change in the level of risk to industry and to regulate a short-term, graduated and scalable response from airport operators to align to this escalation in risk.

The proposed Amendments also introduce core elements of a security program for airports, such as

- airport security risk assessments to identify and prioritize risks;
- airport security plans detailing how identified risks would be managed;
- additional safeguards proactively developed by operators in order to prepare for changes in the AVSEC levels system;

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : La sûreté aérienne est un domaine dynamique où les menaces et les risques évoluent continuellement. Des processus et des pratiques de sûreté inflexibles pourraient devenir prévisibles, donc moins efficaces. La réglementation en matière de sûreté doit être faite selon une approche systémique pour que la sûreté aérienne soit efficiente et efficace. Afin qu'elle soit des plus efficaces dans ce milieu dynamique, la réglementation doit permettre des approches proactives en matière de sûreté aérienne; il faut donc coordonner les mandats de sûreté et officialiser l'échange de l'information, donner la formation appropriée au personnel précisé et uniformiser l'évaluation des risques et la planification de la sûreté, ce qui comprend la préparation d'interventions rapides à court terme lors d'états de risque et de menace accrus. Le Canada doit également continuer d'harmoniser son cadre de sûreté aérienne avec les normes internationales. C'est pourquoi Transports Canada continue de moderniser son *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* afin d'améliorer davantage les programmes de sûreté aéroportuaire et l'efficacité réglementaire.

Description : Les modifications proposées viennent achever l'introduction des programmes de sûreté aérienne visant les aéroports canadiens désignés pour le contrôle de sûreté en présentant des exigences améliorées pour inclure l'établissement d'un système national de niveaux de sûreté aérienne « AVSEC » afin de communiquer les changements au niveau de risque à l'industrie et de réglementer les mesures d'intervention à court terme, graduées et adaptées au changement du niveau de risque que doivent prendre les exploitants d'aéroport.

Les modifications proposées prévoient également des éléments essentiels d'un programme de sûreté aéroportuaire, notamment :

- des évaluations de risques visant la sûreté aéroportuaire afin de recenser et de prioriser les risques;
- des plans de sûreté aéroportuaire détaillant la manière dont seraient gérés les risques recensés;
- des mesures de protection supplémentaires établies de manière proactive par les exploitants afin de parer aux changements dans le système de niveaux AVSEC;

- training requirements for security personnel that further reflect international recommended practices;
- enhanced emergency plans and security exercise requirements to further build readiness and capacity; and
- implementation of multi-agency advisory committees at Canada's largest airports to facilitate aviation security information sharing.

The proposed Amendments also continue Transport Canada's work to address issues of clarity, consistency and duplication.

Cost-benefit statement: The proposed Amendments are estimated to result in \$11.6 million in costs (present value) over 25 years, in addition to the potential, unknown costs that could arise based on the outcomes of the security assessment and the resulting implementation of airport security plans. If the proposed Amendments prevent just one significant act of unlawful interference with civil aviation, they could result in benefits as high as \$223 billion. Under the proposed Amendments, significant costs would only be incurred where there are significant risks and when they enable airports to manage these risks in an as effective and efficient manner as possible. It is therefore expected that the proposed Amendments would result in a net benefit to Canadians.

“One-for-One” Rule and small business lens: The “One-for-One” Rule applies with the annualized administrative cost to be offset estimated at \$198 among 89 airports. In application of the small business lens, Transport Canada has chosen a targeted option that aligns compliance costs with underlying risk, and results in the overall burden on small businesses being reduced by more than 80% from what was originally proposed, to \$2.9 million over 25 years.

Domestic and international coordination and cooperation: Canada is a member state of the International Civil Aviation Organization and is obligated to meet international standards, one of which is to embed aviation security program requirements into domestic legislation. This proposal, combined with the foundational aviation security program requirements for airports introduced in the new *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* in January 2012, would allow Canada to improve how it meets this international standard.

Background

Transport Canada and its aviation security partners continually work to maintain and improve one of the most secure and efficient aviation systems in the world. While aviation security requirements largely evolved in reaction to specific aviation security incidents, it is time to set in place regulations that enable more proactive management of aviation security. Since 2009, Transport Canada has consulted extensively, and developed a plan to streamline, rationalize and modernize the aviation security regulatory framework, to increase international credibility, and reduce compliance burden on regulated entities by simplifying and clarifying regulatory objectives. Due to the complexities of such a plan and based on requests from industry, this review work has been divided into a number of amendments packages including

- des exigences de formation pour le personnel de sûreté qui tiennent davantage compte des pratiques recommandées au niveau international;
- des exigences visant des plans d'urgence et des exercices de sûreté améliorés afin d'accroître l'état de préparation et de renforcer la capacité;
- la mise en place de comités consultatifs multi-organismes aux grands aéroports du Canada pour faciliter l'échange de l'information sur la sûreté aérienne.

Les modifications proposées s'inscrivent dans le prolongement des travaux de Transports Canada visant à régler les problèmes de clarté, d'uniformité et de double emploi.

Énoncé des coûts et avantages : Les modifications proposées devraient coûter environ 11,6 millions de dollars (valeur actuelle) sur 25 ans, en plus des coûts inconnus qui pourraient survenir avec les résultats des évaluations de risques visant la sûreté aéroportuaire et la mise en œuvre des plans de sûreté aéroportuaire. Si les modifications proposées n'empêchent qu'une seule atteinte illicite grave à l'aviation civile, les avantages pourraient être de l'ordre de 223 milliards de dollars. Les modifications proposées sont établies de sorte que les coûts importants seraient supportés seulement en cas de risques élevés et s'ils permettaient aux aéroports de gérer ces risques de la manière la plus efficace et efficiente possible. On s'attend donc à ce que les modifications proposées se traduisent par un avantage net pour les Canadiens.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » s'applique en plus des coûts administratifs amortis sur une base annuelle qu'il faut compenser, estimés à 198 \$ pour les 89 aéroports. Du point de vue des petites entreprises, Transports Canada a opté pour une solution ciblée qui aligne les coûts de la conformité sur les risques sous-jacents, et qui abaisse le fardeau global des petites entreprises à 2,9 millions de dollars sur 25 ans, soit plus de 80 % de moins que ce qui était proposé au départ.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Le Canada est un État membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale et a l'obligation de satisfaire aux normes internationales, dont l'une prévoit l'intégration des exigences du programme de sûreté aérienne dans la législation canadienne. Cette proposition, associée aux exigences de base du programme de sûreté aérienne pour les aéroports introduites dans le nouveau *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* en janvier 2012, permettra au Canada d'améliorer la manière dont il satisfait à cette norme internationale.

Contexte

Transports Canada et ses partenaires de la sûreté aérienne travaillent continuellement à entretenir et à améliorer l'un des systèmes de transport aérien les plus sûrs et efficaces au monde. Comme les exigences de sûreté aérienne évoluent surtout en réaction à des incidents particuliers de sûreté aérienne, il est maintenant temps d'établir un règlement qui favorise une gestion plus proactive de la sûreté aérienne. Depuis 2009, Transports Canada a mené de vastes consultations et a établi un plan visant à simplifier, à rationaliser et à moderniser le cadre réglementaire de la sûreté aérienne, pour augmenter sa crédibilité au niveau international et réduire le fardeau de conformité sur les instances réglementées, dans lequel il simplifie et clarifie les objectifs réglementaires. En raison des complexités d'un tel plan et selon les

this one, which represents the second set of amendments to the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*.

Aviation security must be adaptable and proactive in the face of evolving threats and risks. The design and performance of aviation security regulation does not take place in a static threat or technological environment. Consequently, regulation needs to promote a programs-based approach to aviation security in Canada in order to further build the capacity to respond to new and emerging threats and risks while avoiding reactive regulation that leads to cumulative compliance burden and regulatory complexity. This approach is apparent in security programming requirements for operators for their areas of responsibility, and can be achieved through management-based regulation, or performance-based regulation. Each intends to foster innovation and efficiency by prescribing either the implementation of a system for industry management of security (management-based regulation) or by prescribing the desired security objective in regulatory requirements (performance-based regulation). However, such regulation does not prescribe how the regulated entity must achieve that system or objective.

Third-party reports and independent audits have recommended that Canada further harmonize its regulations with Annex 17 to the *Convention on International Civil Aviation* (Chicago Convention). The International Civil Aviation Organization calls on member states to set requirements for their aviation industry to establish, implement and maintain written aviation security programs pursuant to Annex 17.

While proposed airport security program requirements form the most significant portion of this regulatory amendment package, other regulatory enhancements are included as part of Transport Canada's continued work to rationalize and modernize its regulations. Furthermore, following the publication of foundational elements of airport security programs and their primary security line partners in the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* on January 4, 2012, certain clarifications and improvements have been made to existing regulations and these Amendments form the last part of this package of proposed regulations. Regulated airport security programs have been undertaken in two phases after extensive consultation with stakeholders in order to facilitate compliance and ease compliance burden.

Issue

As an important member state of the International Civil Aviation Organization, Canada must align its domestic legislation with the International Civil Aviation Organization's standard of having documented operator-led security programs. These proposed aviation security program requirements applying to airports, combined with those introduced in the new *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* in January 2012, would allow Canada to better meet international standards and expectations. Moreover, domestic independent third party reviews and audits of Canada's aviation security regulatory framework (e.g. the Five Year Review of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*) have resulted in recommendations regarding information sharing mechanisms and formalized risk management that would bring Canada to exceed international standards and practices.

demandes de l'industrie, ce travail de révision a été séparé en plusieurs ensembles de modifications, notamment celle-ci, qui représente la deuxième vague de modifications au *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*.

La sûreté aérienne doit être adaptable et assurée de manière proactive devant l'évolution des menaces et des risques. L'élaboration et l'exécution d'un règlement sur la sûreté aérienne ne se font pas dans un contexte de menaces ou de technologies statiques. Le règlement doit donc promouvoir une approche axée sur les programmes pour la sûreté aérienne au Canada, afin de renforcer davantage la capacité d'intervenir en cas de nouvelles menaces ou de nouveaux risques, tout en évitant une réglementation réactive qui fait augmenter le fardeau de conformité et la complexité réglementaire. Cette approche, évidente dans les exigences de programmation de la sûreté visant les exploitants, notamment au niveau de leurs responsabilités, pourra réussir si on prend un règlement axé sur la gestion ou le rendement. Chacun vise à favoriser l'innovation et l'efficacité soit en prescrivant la mise en place d'un système de gestion de la sûreté par l'industrie (règlement axé sur la gestion), soit en intégrant dans les exigences réglementaires l'objectif de sûreté souhaité (règlement axé sur le rendement). Mais un tel règlement ne prescrit pas la manière dont les instances réglementées doivent obtenir tel système ou atteindre tel objectif.

Dans des vérifications indépendantes et des rapports réalisés par des tiers, il était recommandé que le Canada harmonise davantage son règlement avec l'annexe 17 de la *Convention relative à l'Aviation civile internationale* (la Convention de Chicago). L'Organisation de l'aviation civile internationale a demandé aux États membres d'établir des exigences pour leur industrie du transport aérien en vue d'établir et de mettre en œuvre des programmes de sûreté aérienne dûment documentés, conformément à l'annexe 17.

Les exigences proposées dans les programmes de sûreté aéroportuaire forment la portion la plus importante de cet ensemble de modifications réglementaires, mais d'autres améliorations font partie du travail continu de Transports Canada pour simplifier et moderniser sa réglementation. Par ailleurs, après la publication, le 4 janvier 2012, des éléments de base concernant les programmes de sûreté aéroportuaire et les partenaires de la première ligne de sûreté dans le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, la réglementation courante a été clarifiée et améliorée à certains égards, et cette vague de modifications est la dernière visant la réglementation proposée. Les programmes de sûreté aéroportuaire réglementés ont été entrepris en deux étapes à la suite de vastes consultations auprès des intervenants afin de faciliter la conformité et d'atténuer le fardeau qui en découle.

Enjeux

En tant qu'État membre important de l'Organisation de l'aviation civile internationale, le Canada doit aligner ses lois sur la norme de l'Organisation, qui prévoit la mise en place de programmes de sûreté documentés administrés par les exploitants d'aéroport. Ces exigences proposées dans les programmes de sûreté aérienne qui s'appliquent aux aéroports, combinées à celles présentées en janvier 2012 dans le nouveau *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, permettront au Canada de mieux répondre aux normes et aux attentes internationales. De plus, les examens et les vérifications du cadre canadien de réglementation de la sûreté aérienne menés au pays par des tiers indépendants (par exemple l'Examen quinquennal de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*) ont donné lieu à des recommandations concernant des mécanismes d'échange de l'information et l'officialisation de la gestion des risques qui permettront au Canada de surpasser les normes et les pratiques internationales.

Given the evolving and adaptive nature of aviation security threats, a modern aviation security regulatory framework must enable a more proactive, prepared, nimble, and risk based approach underpinned by comprehensive, integrated systems for sharing information among security partners. This has been an ongoing message in the third party recommendations. Transport Canada recognizes that operators' ability to be proactive and adaptable needs to be enabled through regulation where appropriate, particularly when rapid responses are necessary to mitigate and manage evolving or sudden changes to aviation security risks. Addressing this concern is an integral component of Transport Canada's ongoing modernization of its aviation security regulatory framework.

While core aspects for airport security plans have been introduced, additional elements are required to respond to international and domestic recommendations. Outstanding elements include formalized risk assessments, formalized information sharing through the establishment of multi-agency advisory committees, and risk management strategies (to be included in security plans) for the highest volume airports in the country (Class 1 aerodromes). All designated airports require approved menus of safeguards and training requirements to increase preparedness, security awareness, and enhance security management.

Finally, as the regulations continue to be carefully reviewed and revised, issues of clarity, consistency and duplication have been raised that need to be addressed. A portion of these Amendments are intended to update and help clarify certain terms and definitions, ensure consistent use of language between the English and the French, as well as clarify or delete certain provisions that have been deemed confusing, duplicative, or no longer necessary. Amendments to existing airport security program requirements for airports and their primary security line partners are included to further clarify regulatory objectives and facilitate compliance.

Objectives

An aviation security program is intended to help an organization manage and support aviation security in a way that is comprehensive, integrated, coordinated and risk-based. It is comprised of elements such as policies, processes, procedures and practices that are focused on security detection, prevention, preparedness, response and recovery to safeguard civil aviation against acts or attempted acts of unlawful interference. These elements are documented, implemented and maintained. The immediate outcomes expected by the implementation of the proposed Amendments, particularly with respect to the core airport security program elements applying to airports are

- Operators and their security partners have increased security awareness through training, exercises, the assessment of risk, and security planning;
- Increased sharing of aviation security information among security partners at airports; and
- Key aviation security partners at airports work towards the adoption of a more coordinated, comprehensive and integrated approach to managing security, with greater capacity to detect, prevent, prepare, respond and recover from acts or attempted acts of unlawful interference.

Comme les menaces visant la sûreté aérienne évoluent et s'adaptent en fonction du contexte, un cadre moderne de réglementation de la sûreté aérienne doit faciliter une approche davantage proactive, préparée, souple, axée sur les risques et soutenue par des systèmes complets et intégrés pour l'échange de l'information entre les partenaires de sûreté. Ce message a été omniprésent dans les recommandations des tierces parties. Transports Canada reconnaît que la capacité des exploitants à être proactifs et à s'adapter doit être réglementée au besoin, particulièrement lorsque des interventions rapides sont nécessaires pour atténuer ou gérer les risques visant la sûreté aérienne qui évoluent ou se matérialisent soudainement. Transports Canada intègre cette préoccupation dans le processus actuel de modernisation de son cadre de réglementation de la sûreté aérienne.

Bien que les aspects essentiels des plans de sûreté aéroportuaire aient été mis en place, des éléments supplémentaires sont nécessaires pour répondre aux recommandations internationales et nationales. Parmi les éléments qu'il reste à définir, on compte l'officialisation des évaluations de risques et de l'échange de l'information, par l'établissement de comités consultatifs multi-organismes, et la mise en place de stratégies de gestion des risques (à inclure dans les plans de sûreté) pour les aéroports qui traitent les plus grands volumes au pays (les aéroports de catégorie 1). Tous les aéroports désignés devront être dotés d'un répertoire approuvé de mesures de protection et de formation afin d'améliorer leur état de préparation, de mieux connaître les questions de sûreté et d'améliorer la gestion de la sûreté.

Finalement, pendant que le règlement continue d'être minutieusement examiné et révisé, des problèmes de clarté, d'uniformité et de double emploi sont soulevés et doivent être réglés. Une partie de ces modifications servent à mettre à jour et à clarifier certains termes et définitions, à assurer l'utilisation uniforme de la terminologie en anglais et en français, ainsi qu'à clarifier ou à supprimer certaines dispositions qui ont été jugées floues, redondantes ou désuètes. Des modifications aux exigences actuelles du programme de sûreté aéroportuaire visant les aéroports et leurs partenaires de la première ligne de sûreté sont incluses pour clarifier davantage les objectifs réglementaires et faciliter la conformité.

Objectifs

Avec un programme de sûreté aérienne, on compte aider les organisations à gérer et à soutenir la sûreté aérienne d'une manière exhaustive, intégrée, concertée et axée sur les risques. Le programme renferme des éléments comme des politiques, des processus, des procédures et des pratiques en mettant l'accent sur la détection, la prévention, la préparation, l'intervention et la récupération en cas d'atteintes illicites et de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile. Ces éléments sont documentés, mis en œuvre et tenus à jour. Voici les résultats immédiats attendus de la mise en œuvre des modifications proposées, particulièrement en ce qui a trait aux éléments essentiels du programme de sûreté s'appliquant aux aéroports :

- les exploitants et leurs partenaires de la sûreté connaissent mieux la sûreté grâce à la formation, aux exercices, aux évaluations de risques et à la planification en matière de sûreté;
- les partenaires de la sûreté aux aéroports se communiquent davantage l'information sur la sûreté aérienne;
- les principaux partenaires de la sûreté aérienne aux aéroports travaillent à adopter une approche plus concertée, exhaustive et intégrée pour gérer la sûreté, qui facilite la détection, la prévention et la préparation en cas d'atteintes illicites et de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, et l'intervention et la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes.

In the longer term, requiring aviation security programs for airports is expected to increase the capacity and preparedness of operators and their tenants to address security threats, risks and incidents through improved detection, prevention, preparedness, response and recovery; make more informed risk-based decisions about aviation security issues based on information shared among security partners; be more proactively engaged in addressing security risks; and manage aviation security in a more comprehensive, coordinated and integrated manner. As aviation security programs are an international standard under the International Civil Aviation Organization's Annex 17, these proposed Amendments would further enable Canadian airport operators to operate in a manner that is consistent with international aviation security practices and standards. The regulatory updates and clarifications that are also part of these proposed Amendments would also further facilitate compliance and improve regulatory efficiency.

Description

Airport security programs

The proposed regulatory package would consist of two groups of amendments: enhanced airport security program requirements, and further revision and clarification of certain aspects of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*, including both older, more complex issues and issues raised since publication of the first phase of aviation security program requirements.

The airport security program amendments that would apply to all designated airports include

- Establishing an AVSEC level system that would institute a formal structure to communicate a change in the level of risk to aviation beyond normal circumstances, which would then trigger requirements for operators to take necessary actions above baseline requirements. These actions would be developed proactively by operators in order to effectively address the short-term or immediate risks. The system would consist of three AVSEC levels, with level 1 being the baseline. AVSEC level 2 (elevated) and AVSEC level 3 (critical or imminent) would communicate heightened risk conditions as well as the expectation that certain operators would need to respond with safeguard actions accordingly. The proposed AVSEC level system, however, would not provide operators with any additional authority beyond what they are already empowered to do.
- Having operators develop menus of additional safeguards detailing actions that could be taken to address heightened risk conditions in response to raised AVSEC levels. These menus of safeguards for rapid response to AVSEC levels would be documented and submitted to Transport Canada for approval (note that for Class 1 airports, the additional safeguards would form part of the security plan requirement discussed below). A phased implementation is being proposed (detailed in the "Implementation, enforcement and service standards" section). The approval of the list of safeguards would acknowledge the planned response activities by the operator in the event of heightened risk, but would not provide operators with authority to conduct those activities until such time as a heightened AVSEC level is reached.
- Implementing training requirements for airport security personnel that would include the following subject areas:

À long terme, le fait d'exiger que les aéroports instaurent des programmes de sûreté aérienne devrait faire augmenter la capacité et l'état de préparation des exploitants et de leurs locataires, qui pourront ainsi intervenir en cas de menaces, de risques et d'incidents de sûreté grâce à des mesures de détection, de prévention, de préparation, d'intervention et de récupération améliorées; prendre des décisions plus éclairées axées sur les risques en cas de problèmes de sûreté aérienne et en fonction de l'information que les divers partenaires de sûreté se seront échangée; s'occuper plus proactivement des risques visant la sûreté; gérer la sûreté aérienne de manière plus exhaustive, concertée et intégrée. Comme les programmes de sûreté aérienne sont une norme internationale dans le cadre de l'annexe 17 de l'Organisation de l'aviation civile internationale, les modifications proposées permettraient aux exploitants d'aéroport canadiens de fonctionner d'une manière plus cohérente avec les pratiques et les normes de sûreté aérienne internationales. Les mises à jour et clarifications au Règlement qui font également partie des modifications proposées permettraient aussi de faciliter davantage la conformité et d'améliorer l'efficacité de la réglementation.

Description

Programmes de sûreté aéroportuaire

Le projet de règlement compte deux groupes de modifications : des exigences resserrées pour le programme de sûreté aéroportuaire, puis la révision et la clarification plus poussées de certains aspects du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, notamment les anciennes questions plus complexes et celles soulevées depuis la publication de la première phase d'exigences pour les programmes de sûreté aérienne.

Voici certaines des modifications au programme de sûreté aéroportuaire qui s'appliqueront à tous les aéroports désignés :

- établir un système de niveaux AVSEC qui instituerait une structure officielle pour communiquer un changement dans le niveau de risque visant le transport aérien au-delà des circonstances normales, exigeant du coup que les exploitants prennent les mesures nécessaires qui surpassent les exigences de base. Les exploitants établiront ces mesures de façon proactive afin d'atténuer efficacement les risques à court terme ou immédiats. Le système comprendra trois niveaux AVSEC : le niveau 1 sera le niveau de référence, alors que le niveau 2 (élevé) et le niveau 3 (critique ou imminent) communiqueront les états de risque accru, mais aussi le fait qu'on s'attend à ce que certains exploitants y réagissent au moyen de mesures de protection convenables. Avec le système de niveaux AVSEC proposé, toutefois, les exploitants ne verront pas d'autres pouvoirs s'ajouter à ceux qu'ils ont déjà;
- faire établir par les exploitants des répertoires de mesures de protection supplémentaires détaillant les mesures qui pourraient être prises pour faire face aux états de risque accru lors de niveaux AVSEC augmentés. Les répertoires de mesures de protection élaborés par les exploitants pour réagir rapidement aux différents niveaux AVSEC seront documentés et présentés à Transports Canada pour approbation (à noter que pour les aéroports de catégorie 1, les mesures de protection supplémentaires feront partie de l'exigence concernant le plan de sûreté abordé ci-après). Une mise en œuvre graduelle est proposée (détaillée à la section « Mise en œuvre, application de la loi et normes de service »). L'approbation de la liste des mesures de protection prendrait en compte les activités d'intervention planifiées par l'exploitant en cas de risque accru, mais ne donnerait pas aux exploitants le pouvoir de mener ces activités tant que le niveau AVSEC ne sera pas augmenté;

international and national aviation security requirements, security controls and processes at the airport, recognition of items that pose an immediate threat to aviation security, actions to be taken by personnel in response to a threat, applicable aviation security equipment and systems, as well as follow-up training on any changes to security requirements, controls, processes or trends and issues.

- Enhancing the requirements for emergency plans and security exercises for greater response capacity and preparedness. The Amendments would update emergency plan requirements to include response procedures for “other acts of unlawful interference with civil aviation”.¹ As a result, exercises would test the broadened emergency plan as well as the menus of additional safeguards. The Amendments would also increase the frequency of what is now being termed “operations-based” exercises to every two years for Class 1 and 2 aerodromes, and every four years for Class 3 aerodromes. The existing requirements require live exercises every three years for Class 1 aerodromes and every five years for Class 2 and 3 aerodromes. The new frequency aligns with International Civil Aviation Organization standards.

In the case of Class 1 airports, operators would also be required to establish the following additional elements:

- Security risk assessments to identify, analyse, and prioritize risks at the airport based on a threat assessment, a criticality assessment, a vulnerability assessment and impact assessment. Security risk assessments would be submitted to Transport Canada for approval based on criteria set out in the proposed Amendments.
- Security plans that would detail efforts to mitigate and manage the medium to high risks identified and prioritized in the security risk assessment. Security plans would also include menus of additional safeguards specifying short-term security activities that could be taken in response to changing AVSEC levels. Security plans would be submitted to Transport Canada for approval based on criteria set out in the proposed Amendments.
- Multi-agency advisory committees, to act as formalized consultative bodies for the airport operators, composed of law enforcement and security agencies present at the airport. The multi-agency advisory committees would facilitate information sharing, best practices and particular expertise related to aviation security threats and vulnerabilities for the purpose of assisting an airport operator in carrying out an informed security risk assessment, as well as reviewing those assessments and security plans.

- mettre en œuvre des exigences de formation pour le personnel de sûreté de l'aéroport qui incluront les éléments suivants : exigences de sûreté aérienne internationales et nationales; contrôles et processus de sûreté à l'aéroport; reconnaissance des articles qui posent une menace immédiate à la sûreté aérienne; mesures d'intervention à prendre par le personnel à la suite de menaces; équipement et systèmes de sûreté aérienne applicables; et formation d'appoint sur tout changement visant les exigences, les contrôles et les processus ou encore les tendances et les enjeux en matière de sûreté;
- rehausser les exigences concernant les plans d'urgence et les exercices de sûreté pour une meilleure capacité d'intervention et un meilleur état de préparation. Les modifications viendront mettre à jour les exigences concernant les plans d'urgence en vue d'intégrer des procédures d'intervention visant « les autres cas d'atteintes illicites à l'aviation civile »¹. Par conséquent, les exercices permettront de mettre à l'essai les plans d'urgence dont la portée sera incessamment élargie et les répertoires de mesures de protection supplémentaires. Les modifications feront également augmenter la fréquence de ce qui est maintenant appelé « exercices axés sur les opérations » à tous les deux ans pour les aérodromes de catégorie 1 et 2 et à tous les quatre ans pour les aérodromes de catégorie 3. Les exigences existantes nécessitent des exercices réels à tous les trois ans pour les aérodromes de catégorie 1 et à tous les cinq ans pour les aérodromes de catégorie 2 et 3. Les nouvelles fréquences s'alignent avec les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Dans le cas des aéroports de catégorie 1, les exploitants seront aussi tenus d'ajouter les éléments suivants :

- des évaluations de risques visant la sûreté afin de recenser, d'analyser et de prioriser les risques aux aéroports en fonction d'une évaluation de la menace, de la criticité, de la vulnérabilité et de l'incidence. Les évaluations de risques visant la sûreté seront remises à Transports Canada, qui les approuvera ensuite selon des critères établis dans les modifications proposées;
- des plans de sûreté détaillant les efforts qui serviront à atténuer et à gérer les risques moyens à élevés qui ont été recensés et priorisés dans l'évaluation des risques visant la sûreté. Les plans de sûreté comprendront également des répertoires de mesures de protection supplémentaires précisant les activités de sûreté à court terme qui pourraient être décidées en réponse à des niveaux AVSEC changeants. Les plans de sûreté seront présentés à Transports Canada, qui les approuvera ensuite selon des critères établis dans les modifications proposées;
- des comités consultatifs multiorganismes qui agiront en tant qu'instances officielles de consultation pour les exploitants d'aéroport et seront composés de membres des organismes d'application de la loi et des agences de sécurité présents aux aéroports. Ces comités faciliteront l'échange de l'information et de pratiques exemplaires et apporteront une expertise particulière sur les menaces et les vulnérabilités de la sûreté aérienne, afin d'aider les exploitants d'aéroport à effectuer une évaluation éclairée des risques visant la sûreté et à passer en revue ces évaluations et plans de sûreté.

¹ ICAO gives examples of other act of unlawful interference with civil aviation, including the use of an aircraft in service for the purpose of causing death, serious bodily injury, or serious damage to property or the environment.

¹ L'OACI donne des exemples d'autres atteintes illicites à l'aviation civile, notamment l'utilisation d'un aéronef en service en vue de causer la mort, des blessures corporelles graves, ou encore d'importants dommages à la propriété ou à l'environnement.

Under the proposed Amendments, Class 2 and Class 3 airport operators would not be required to conduct security risk assessments or develop a resultant security plan for approval, but such operators could be ordered by the Minister to implement these elements. For example, a ministerial order may be required if there is a sudden change in an airport's characteristics (such as an increase in volume of international or transborder flights) that results in a higher risk than is generally associated with that class of airport.

Rationalization of the regulatory framework

Several issues have been identified by stakeholders internally and externally during the course of the Aviation Security Regulatory Review and are being addressed as solutions are developed. In addition, certain issues have been raised since the publication of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. For this set of Amendments, the following changes are being proposed:

- The definition of "restricted area" would be amended to more clearly distinguish it from non-public and non-restricted areas in an airport.
- Parts 4, 5, and 6 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* would be amended to reflect the fact that explosives detection screening checkpoints are locations where passenger, non-passenger and checked baggage screening are integrated.
- Sections 139, 295, and 449 would be amended to clarify requirements for an airport operator to allow a person to enter or remain in a restricted area.
- A condition would be added to subsections 142(2), 298(2), and 452(2) to broaden the circumstances under which general aviation pilots can gain access to their aircraft in restricted areas.
- A requirement would be added under sections 167 and 323 for a person to visibly display their temporary pass on their outer clothing at all times.
- Sections 155 and 311 would be amended to require an operator of an airport to inform the Canadian Air Transport Security Authority generally of the reason for requesting the deactivation of a restricted area identity card. This amendment would then remove the requirement for an operator of an airport to notify the Canadian Air Transport Security Authority when a card is specifically reported as stolen or lost under sections 174 and 330.
- Section 79 and subsection 527(1) would be amended to clarify when a Canadian in-flight security officer may transport a loaded firearm.
- Sections 8, 531 and 532 would be amended to require peace officers to present to the screening authority an authorization form, which has been issued by the air carrier, for carrying or needing access to an unloaded firearm on board an aircraft.
- In Schedule 4, the amount of \$5,000 would be added as the maximum amount payable for an administrative monetary penalty for an individual for subsections 290(1) and (2) as primary security line partners / lessees. This designated provision would also apply to individuals and not only to corporations.
- All Class 1 primary security line partners requirements have been sequenced under Division 11 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* to simplify compliance. The following amendments would also be made: section 227 would

Aux termes des modifications proposées, les exploitants d'aéroport des catégories 2 et 3 ne seront pas tenus d'effectuer des évaluations de risques visant la sûreté ni de concevoir des plans de sûreté conséquents à faire approuver, mais ils pourraient faire l'objet d'un arrêté du ministre, ce qui aura pour conséquence de les obliger à mettre en œuvre ces éléments. Par exemple, un arrêté du ministre peut être nécessaire lors d'un changement soudain aux caractéristiques d'un aéroport (comme une augmentation du nombre de vols internationaux ou transfrontaliers) qui fait augmenter le risque à un niveau plus élevé que celui qui est habituellement attribué à cette catégorie d'aéroport.

Rationalisation du cadre réglementaire

Plusieurs enjeux recensés par les intervenants à l'interne et à l'externe pendant l'examen de la réglementation en matière de sûreté aérienne seront traités lorsque des solutions sont mises au point. De plus, certaines questions ont été soulevées depuis la publication du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. Pour cette vague de modifications, les changements suivants sont proposés :

- modification de la définition de « zone réglementée » pour distinguer ces zones plus clairement des zones qui ne sont pas destinées au public et des zones non réglementées dans un aéroport;
- modification des parties 4, 5 et 6 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* pour tenir compte du fait que les points de contrôle de détection des explosifs sont des lieux où est intégré le contrôle des passagers, des non-passagers et des bagages enregistrés;
- modification des articles 139, 295 et 449 pour clarifier les exigences applicables à un exploitant d'aéroport lorsqu'il permet à une personne d'entrer ou de rester dans une zone réglementée;
- ajout d'une condition aux paragraphes 142(2), 298(2) et 452(2) pour élargir les circonstances dans lesquelles les pilotes d'aviation générale peuvent avoir accès à leur aéronef dans des zones réglementées;
- ajout d'une exigence dans les articles 167 et 323, pour qu'une personne porte visiblement un laissez-passer temporaire en tout temps sur son vêtement extérieur;
- modification des articles 155 et 311 pour exiger qu'un exploitant d'aéroport informe l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien de façon générale de la raison d'exiger la désactivation d'une carte d'identité de zone réglementée; ceci permettrait d'abroger les articles 174 et 330 qui exigent que l'exploitant avise l'Administration lorsqu'une carte a été signalée comme ayant été volée ou perdue;
- modification de l'article 79 et du paragraphe 527(1) pour clarifier quand un agent de sûreté à bord canadien peut transporter une arme à feu chargée;
- modification des articles 8, 531 et 532 pour exiger que les agents de la paix présentent à l'administration de contrôle un formulaire d'autorisation, qui a été délivré par le transporteur aérien pour le port d'une arme à feu non chargée à bord d'un aéronef, ou encore son besoin d'y avoir accès;
- à l'annexe 4, ajout du montant de 5 000 \$ en tant que montant maximal d'une sanction administrative pécuniaire imposée à une personne physique, à l'égard des paragraphes 290(1) et (2); ainsi, ces textes désignés s'appliqueront aux partenaires de la première ligne de sûreté et aux locataires, qu'ils soient des personnes physiques ou morales;

be amended to include documenting the roles and responsibilities of contractor groups as well as employees; language has been clarified to promote effective implementation of primary security line partners security programs; and an information management requirement would be included to further align primary security line partners' requirements with requirements for airports.

Regulatory and non-regulatory options considered

Regulated requirements for operators to identify their risks, document, coordinate, and oversee security operations at airports, including risk mitigation efforts, were considered the most appropriate and effective approach. This would promote accountability and timely cooperation in the management of unforeseeable aviation security threats and incidents; continued alignment with international standards and expectations; and greater harmonization with the practices of international partners. Although voluntary security assessments, plans, and menus of safeguards could have been an option, there would be no assurance that security systems and processes would be optimally managed, coordinated, and prepared to mitigate risk. Uncoordinated and unaccountable security management would compromise the safety and security of the airport community and the traveling public.

Additionally, the approach taken to the proposed Regulations focuses on efficiency, capacity, and proportionality. Various options have been considered, but rather than electing to use regulations in every case, some initial proposals are now being addressed through guidance where most feasible. For example, rather than regulating the use of a specific methodology, the Regulations set the elements expected in a risk assessment. Transport Canada will provide a sample methodology in guidance material, without prescribing the steps to be taken with a specific methodology. Also, a management and performance-based approach has been taken to these proposed requirements, with the Regulations requiring either systems or setting specific outcomes rather than prescribing requirements for "how" the objectives of aviation security programs should be achieved. In an effort to minimize the burden on stakeholders, while continuing alignment with international expectations and practices, as well as enhancing security, some elements, such as the requirement to complete a security assessment and the resultant security plan for Transport Canada approval, would only apply to the higher risk and higher volume Class I airports.

Benefits and costs

In accordance with the Cabinet Directive on Regulatory Management, Transport Canada has conducted an analysis of the benefits and costs of the proposed airport security program

- transfert de toutes les exigences visant les partenaires de la première ligne de sûreté des aéroports de catégorie 1 à la section 11 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, pour simplifier la conformité. Les modifications suivantes seront également apportées : modification de l'article 227 pour inclure la documentation des rôles et des responsabilités des groupes d'entrepreneurs ainsi que des employés; éclaircissements relativement au libellé pour promouvoir la mise en œuvre efficace des programmes de sûreté pour les partenaires de la première ligne de sûreté; ajout d'une exigence de gestion de l'information pour que les obligations des partenaires de la première ligne de sûreté cadrent davantage avec celles visant les aéroports.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

On estime que l'option la plus appropriée et efficace est d'exiger, par règlement, que les exploitants recensent leurs risques et documentent, coordonnent et surveillent les opérations de sûreté aux aéroports, y compris les efforts d'atténuation des risques. Cette mesure promouvra la responsabilité et la coopération en temps voulu lors de la gestion des menaces et des incidents imprévisibles de sûreté aérienne, l'alignement continu avec les attentes et les normes internationales, et une plus grande harmonisation avec les pratiques des partenaires internationaux. Même si des évaluations de sûreté, des plans et des répertoires de mesures de protection volontaires avaient été des options, rien ne garantit que les systèmes et processus de sûreté seraient gérés, coordonnés et préparés de façon optimale pour atténuer les risques. L'absence de coordination et de l'obligation de rendre des comptes dans la gestion de la sûreté compromettrait la sécurité et la sûreté de la communauté aéroportuaire et du public voyageur.

De plus, le règlement proposé aborde essentiellement l'angle de l'efficacité, de la capacité et de la proportionnalité. Diverses options ont été envisagées, mais plutôt que d'opter systématiquement pour un règlement, certaines propositions initiales sont maintenant envisagées en tenant compte, dans la mesure du possible, des conseils obtenus. Par exemple, plutôt que de réglementer l'utilisation d'une méthode particulière, le Règlement indique les éléments qui devraient se retrouver dans une évaluation des risques. Transports Canada fournira un exemple d'une méthode dans des lignes directrices, sans prescrire les étapes d'une méthodologie particulière. Par ailleurs, une approche axée sur la gestion et le rendement a été prise relativement aux exigences proposées, et le Règlement exige soit des résultats systémiques, soit des résultats particuliers, plutôt que de prescrire des exigences sur la « manière » dont les objectifs des programmes de sûreté aérienne devraient être atteints. Afin de minimiser le fardeau pour les intervenants, et de continuer de répondre aux attentes et aux pratiques internationales, mais toujours en améliorant la sûreté, certains éléments, par exemple l'obligation de réaliser une évaluation de sûreté et de dresser un plan de sûreté conséquent à faire approuver par Transports Canada, s'appliqueront seulement aux aéroports de catégorie 1 dont les risques et les volumes sont plus élevés.

Avantages et coûts

Conformément à la Directive du Cabinet sur la gestion de la réglementation, Transports Canada a effectué une analyse des avantages et des coûts des exigences proposées dans les

requirements described above.² Benefits associated with the rationalization of the regulatory framework are expected to include increased regulatory clarity and coherence, and have not been estimated.

Benefits

The proposed airport security program amendments would

- Improve coordination and integration among aviation security stakeholders and promote more proactive, efficient and flexible risk management by airports through security risk assessments and the resultant security plans at Class 1 airports, as well as the preparation and exercise of additional safeguards in response to heightened risk conditions at Class 1, 2 and 3 airports;
- Reduce the likelihood and impact of acts or attempted acts of unlawful interference thus, over time, saving lives and protecting property. Beneficiaries could include passengers, airline crews, airports, air carriers, affiliated businesses, local communities, and Canadians; and
- Maintain and increase confidence in the security of air transportation, and prevent further loss of life and property, as well as damage that would result from a shift to more dangerous modes of transportation.³

Attempts to measure the impact of significant acts of terrorism (aviation and other) have been undertaken as a means of identifying the order of magnitude of possible impacts. These scenario estimates show that the benefits of preventing just one imminent attack could be significant (as high as \$223 billion) and could be interpreted as the upper bound of plausible benefits.

Given the significant impacts of acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation, the analysis also considered what impacts would need to be prevented in order for the benefits of the proposed Amendments to exceed the costs. The benefits would need to exceed \$11.6 million over 25 years in addition to any costs of implementing airport security plans, which could not be estimated. Alternatively, the proposed Amendments would need to save fewer than two human lives⁴ over 25 years to break even, excluding the aforementioned plan-induced costs.

Compliance costs

The proposed Amendments were designed to align regulatory costs with the risks and/or impacts of acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation. As a result, airport implementation and administration costs were estimated, but costs that could be triggered by the assessments and plans were not. For

programmes de sûreté aéroportuaire décrites ci-dessus². Même si les avantages de la rationalisation du cadre réglementaire n'ont pas été estimés, cette rationalisation devrait permettre notamment de clarifier le Règlement et de le rendre plus cohérent.

Avantages

Voici ce que permettraient d'accomplir les modifications proposées au programme de sûreté aéroportuaire :

- améliorer la coordination et l'intégration parmi les intervenants de la sûreté aérienne, et amener, d'une part, les aéroports de catégorie 1 à gérer les risques de manière plus proactive, efficiente et souple au moyen d'évaluations des risques visant la sûreté et de plans de sûreté conséquents, et d'autre part, les aéroports de catégories 1, 2 et 3 à préparer et à mettre à l'essai des mesures de protection supplémentaires en réponse à des états de risque accru.
- réduire la probabilité et les répercussions des atteintes illicites ou des tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile pour, à terme, sauver des vies et protéger les biens. Les passagers, les équipages des lignes aériennes, les aéroports, les transporteurs aériens, les entreprises affiliées, les collectivités locales et les Canadiens sont ceux qui en tireraient avantage;
- préserver et faire augmenter la confiance dans la sûreté du transport aérien et empêcher que d'autres dommages et pertes de vies et de biens se produisent du fait que des gens auront opté pour des modes de transport plus dangereux³.

On a tenté de mesurer l'incidence des actes terroristes graves (en transport aérien et ailleurs) afin de déterminer l'ordre de grandeur des répercussions possibles. Ces scénarios démontrent que les avantages de prévenir seulement un attentat imminent pourraient être considérables (de l'ordre de 223 milliards de dollars) et être interprétés comme étant la limite supérieure des avantages plausibles.

Compte tenu des conséquences importantes liées aux atteintes illicites ou aux tentatives d'atteintes illicites sur l'aviation civile, l'analyse permet aussi de considérer quels effets devraient être empêchés pour que les avantages des modifications proposées surpassent les coûts. Les avantages devraient dépasser 11,6 millions de dollars sur 25 ans, en plus de tous les coûts supportés pour mettre en place des plans de sûreté aéroportuaire, qui n'ont pas pu être estimés. En revanche, il faudrait que les modifications proposées permettent de sauver moins de deux vies humaines⁴ en 25 ans pour atteindre un seuil d'équilibre, sans compter les coûts susmentionnés pour l'établissement d'un plan.

Coûts de la conformité

Les modifications proposées ont été conçues pour aligner les coûts de la réglementation avec les risques et/ou les répercussions des atteintes illicites ou des tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile. Par conséquent, les coûts de mise en œuvre et d'administration pour les aéroports ont été estimés, mais pas ceux

² The full cost-benefit analysis report is available upon request via the contact information at the end of this Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS).

³ E.g. up to 2 170 traffic deaths in the United States may have been due to mode shifting in the aftermath of 9/11, a cost of over \$15 billion (in 2010 Canadian dollars). See Blalock, Garrick, Vrinda Kadiyali, and Daniel Simon (2009). "Driving Fatalities After 9/11: A Hidden Cost of 9/11," *Applied Economics* 41(14): 1717-1729.

⁴ Assuming the value of a statistical life is \$7 million (2010 Canadian dollars).

² Le rapport d'analyse coûts-avantages complet est disponible sur demande auprès de la personne dont les coordonnées figurent à la fin du présent résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR).

³ Par exemple jusqu'à 2 170 décès de la circulation aux États-Unis, pourraient avoir été attribuables au changement de mode de transport après les événements du 11 septembre 2001, soit un coût de plus de 15 milliards de dollars (en dollars canadiens de 2010). Voir Blalock, Garrick, Vrinda Kadiyali et Daniel Simon (2009). « Driving Fatalities After 9/11: A Hidden Cost of 9/11 », *Applied Economics*, vol. 41(14), pages 1717-1729.

⁴ En présumant que la valeur statistique d'une vie est de 7 millions de dollars (en dollars canadiens de 2010).

these unknown costs, Transport Canada conducted a “what if” analysis and determined that worst case scenario costs would still not result in significant impacts on airports or passengers.

Airport implementation and administration costs

Using airport financial statements, input assumptions developed internally with significant input and feedback from airports of all sizes and from all regions, and an internal forecast of airport passenger volumes, the costs associated with nine provisions of the proposed Amendments were estimated. Record-keeping, reporting, and notification costs were treated separately.

The proposed Amendments are expected to result in implementation and administration costs for airports of \$7,922,585 over 25 years. Transport Canada owns eight Class 3 airports. Implementation and administration costs for these airports are included in the Class 3 column of Table 1 and are estimated to be \$178,287 over 25 years. In the cost-benefit statement, these costs are grouped with other costs to Government, and costs to Class 3 airports have been reduced accordingly (from \$1,510,055 to \$1,331,768).

Class 1 airport security risk assessment, assessment review and airport security plan costs account for 57.2% of total airport costs; security exercises for all classes account for 22.4%; and security personnel training costs account for 14.6%. Other provisions account for the remaining 5.8% (see Table 1).

qui pourraient découler des évaluations et des plans à réaliser. Pour ces coûts inconnus, Transports Canada a produit une hypothèse et a déterminé que les coûts calculés dans le pire scénario n'auraient pas non plus une incidence importante sur les aéroports ou les passagers.

Coûts de mise en œuvre et d'administration pour les aéroports

Au moyen des états financiers des aéroports et d'hypothèses élaborées à l'interne avec des données et des rétroactions importantes des aéroports de toute taille et de toutes les régions, et en tenant compte d'une prévision interne des volumes de passagers des aéroports, on a estimé les coûts de neuf dispositions des modifications proposées. Les sommes consacrées à la tenue des registres et à l'établissement des rapports et des avis ont été calculées séparément.

Selon les modifications proposées, la mise en œuvre et l'administration devraient coûter aux aéroports 7 922 585 \$ sur 25 ans. Transports Canada est propriétaire de huit aéroports de catégorie 3. Les coûts de mise en œuvre et d'administration, qui sont estimés à 178 287 \$ sur 25 ans pour ces aéroports, sont inclus dans le tableau n° 1 à la colonne des aéroports de catégorie 3. Dans l'énoncé des coûts et avantages, ils sont regroupés avec d'autres coûts pour le gouvernement, et les sommes pour les aéroports de catégorie 3 ont été réduites en conséquence (soit de 1 510 055 \$ à 1 331 768 \$).

Ce qu'il en coûte pour effectuer une évaluation des risques visant la sûreté des aéroports de catégorie 1, un examen de cette évaluation, puis un plan de sûreté aéroportuaire représente 57,2 % du total des coûts pour l'aéroport; les exercices de sûreté pour toutes les catégories représentent quant à eux 22,4 %; et les coûts de formation du personnel de sûreté représentent 14,6 %. Les autres dispositions forment les 5,8 % qui restent (voir le tableau n° 1).

Table 1: Estimated costs, airport implementation and administration, by provision, 2014 to 2038

Proposed Regulatory Provision	Class 1 (PV) ⁵	Class 2 (PV)	Class 3 (PV)	Total (PV)	Share of total
Airport security risk assessment	\$1,452,791	N/A	N/A	\$1,452,791	18.3%
Airport security risk assessment review	1,955,921	N/A	N/A	1,955,921	24.7%
Airport security plan	1,128,353	N/A	N/A	1,128,353	14.2%
Menu of safeguards	(included in the airport security plan)	101,322	164,683	266,006	3.4%
AVSEC levels	0	0	0	0	0%
Security exercises	435,636	975,276	363,118	1,774,029	22.4%
Multi-agency advisory committee	0	N/A	N/A	N/A	0%
Security personnel training	14,907	287,801	852,639	1,155,348	14.6%
Emergency plans	0	0	0	0	0%
Record-keeping, reporting and notification	0	60,522	129,615	190,137	2.4%
Total (all airports)	\$4,987,609	\$1,424,921	\$1,510,055	\$7,922,585	
Total (non Transport Canada airports)	\$4,987,609	\$1,424,921	\$1,331,768	\$7,744,298	
Total per airport	623,451	71,246	25,611		
Annualized cost⁶	\$467,233	\$133,485	\$141,460	\$742,178	
Annualized cost per airport	58,404	6,674	2,358		

⁵ (PV) Present Value is the estimated current value of a future cost or benefit (or stream of costs and benefits), taking into consideration the time value of money, as represented by the discount rate (8%).

⁶ Annualized Cost = $\frac{\text{Discount Rate} \times \text{PV of Total Costs}}{1 - (1 + \text{Discount Rate})^{-\text{Period of analysis}}}$, as indicated above,

the discount rate is 8% and the period of analysis is 25 years.

Tableau 1 : Coûts estimés, mise en œuvre et administration pour les aéroports, par disposition, de 2014 à 2038

Disposition réglementaire proposée	Catégorie 1 (VA) ⁵	Catégorie 2 (VA)	Catégorie 3 (VA)	Total (VA)	Portion du total
Évaluations des risques visant la sûreté aéroportuaire	1 452 791 \$	s.o.	s.o.	1 452 791 \$	18,3 %
Examen des évaluations des risques visant la sûreté aéroportuaire	1 955 921	s.o.	s.o.	1 955 921	24,7 %
Plan de sûreté aéroportuaire	1 128 353	s.o.	s.o.	1 128 353	14,2 %
Répertoires de mesures de protection	(Fait partie du plan de sûreté aéroportuaire)	101 322	164 683	266 006	3,4 %
Niveaux AVSEC	0	0	0	0	0 %
Exercices de sûreté	435 636	975 276	363 118	1 774 029	22,4 %
Comité consultatif multi-organismes	0	s.o.	s.o.	s.o.	0 %
Formation du personnel de sûreté	14 907	287 801	852 639	1 155 348	14,6 %
Plans d'urgence	0	0	0	0	0 %
Tenue des registres, établissement de rapports et avis	0	60 522	129 615	190 137	2,4 %
Total (tous les aéroports)	4 987 609 \$	1 424 921 \$	1 510 055 \$	7 922 585 \$	
Total (aéroports n'appartenant pas à Transports Canada)	4 987 609 \$	1 424 921 \$	1 331 768 \$	7 744 298 \$	
Total par aéroport	623 451	71 246	25 611		
Coût amorti sur une base annuelle⁶	467 233 \$	133 485 \$	141 460 \$	742 178 \$	
Coût amorti sur une base annuelle par aéroport	58 404	6 674	2 358		

Government costs

Transport Canada has conducted an analysis of expected costs to Government resulting from the proposed Amendments, including

- establishing a small secretariat at Transport Canada to support assessment and planning activities, and exercise/execute the coordination and integration function (e.g. maintain databases of assessments, plans and menus of safeguards);
- supporting airports during the development of initial assessments and plans;
- reviewing and approving assessments, plans, and menus of safeguards on an ongoing basis;
- conducting internal and external AVSEC level exercises;
- incremental Transportation Security Inspector inspection activities while airports implement the proposed Amendments; and
- other government agency costs.

The proposed Amendments are expected to result in costs to Government of \$3,905,558 over 25 years. Secretariat costs account for 45.2% of total government costs, approvals of assessments, plans, and menus of safeguards account for 27.5%, Aviation Security Level exercises account for 9.4%, and assessment and plan development support accounts for 6.1%. Other activities account for the remaining 11.8% (see Table 2).

Coûts pour le gouvernement

Transports Canada a analysé les coûts anticipés pour le gouvernement résultant des modifications proposées, notamment pour :

- établir un petit secrétariat à Transports Canada pour soutenir les activités d'évaluation et de planification, puis mettre à l'essai et exécuter la fonction de coordination et d'intégration (par exemple tenir les bases de données des évaluations, des plans et des répertoires de mesures de protection);
- aider les aéroports pendant l'élaboration des premières évaluations et des premiers plans;
- examiner et approuver sur une base continue les évaluations, les plans et les répertoires de mesures de protection;
- effectuer les exercices internes et externes des niveaux AVSEC;
- voir aux inspections supplémentaires par les inspecteurs de la sûreté des transports lorsque les aéroports mettront en œuvre les modifications proposées;
- tenir compte des coûts des autres organismes gouvernementaux.

Les modifications proposées devraient coûter 3 905 558 \$ au gouvernement sur 25 ans. Les coûts du secrétariat représentent 45,2 % du total des coûts pour le gouvernement, les approbations des évaluations, des plans et des répertoires de mesures de protection représentent 27,5 %, les exercices des niveaux AVSEC représentent 9,4 %, et l'aide aux évaluations et à l'élaboration des plans représente 6,1 %. Les autres activités représentent les 11,8 % restants (voir le tableau 2).

⁵ (VA) La valeur actuelle est la valeur courante estimée des coûts ou avantages éventuels (ou flux des coûts et des avantages), en tenant compte de la valeur temporelle de l'argent, comme le représente le taux d'escompte (8 %).

⁶ Coût amorti sur une base annuelle = $\frac{\text{Taux d'escompte} \times \text{VA des coûts totaux}}{1 - (1 + \text{taux d'escompte})^{-\text{la période de l'analyse}}}$

comme il est indiqué ci-dessus, au taux d'escompte de 8 % pour une période d'analyse de 25 ans.

Table 2: Estimated costs to Government, by activity, 2014 to 2038

Transport Canada activity	Cost (PV)	Annualized Cost	Share of Total
TC secretariat	\$1,766,110	\$165,447	45.2%
Assessment and plan development support	236,638	22,168	6.1%
Initial and subsequent aviation security risk assessment approval	114,131	10,692	2.9%
Airport security plan approval	33,176	3,108	0.9%
Plan amendment approval	174,321	16,330	4.5%
Initial menu of safeguards approval	127,428	11,937	3.3%
Menu of safeguards amendment approval	622,372	58,303	15.9%
AVSEC level exercises	365,523	34,242	9.4%
Incremental inspection time/cost	247,571	23,192	6.3%
Other government agencies	40,000	3,747	1%
TC airport implementation and administration	178,287	16,702	4.5%
Total government costs (without TC airports)	\$3,727,272	\$349,166	
Total government costs (with TC airports)	\$3,905,558	\$365,868	

Tableau 2 : Coûts estimés pour le gouvernement, par activité, 2014 à 2038

Activité de Transports Canada	Coût (VA)	Coût amorti sur une base annuelle	Portion du total
Secrétariat de TC	1 766 110 \$	165 447 \$	45,2 %
Aide aux évaluations et à l'élaboration des plans	236 638	22 168	6,1 %
Approbation initiale et subséquente des évaluations des risques visant la sûreté aérienne	114 131	10 692	2,9 %
Approbation des plans de sûreté aéroportuaire	33 176	3 108	0,9 %
Approbation des modifications aux plans	174 321	16 330	4,5 %
Approbation initiale du répertoire des mesures de protection	127 428	11 937	3,3 %
Approbation des modifications au répertoire des mesures de protection	622 372	58 303	15,9 %
Exercices des niveaux AVSEC	365 523	34 242	9,4 %
Temps et coûts des inspections supplémentaires	247 571	23 192	6,3 %
Autres organismes gouvernementaux	40 000	3 747	1 %
Mise en œuvre et administration pour les aéroports de TC	178 287	16 702	4,5 %
Total des coûts pour le gouvernement (sans les aéroports de TC)	3 727 272 \$	349 166 \$	
Total des coûts pour le gouvernement (avec les aéroports de TC)	3 905 558 \$	365 868 \$	

Costs for Canadians

In the event that Class 2 and Class 3 airports can “pass on” regulatory costs to passengers (e.g. through increased fees), these costs are estimated to be less than \$0.05 per passenger, per flight. For Class 1 airports, much would depend on the magnitude of any plan-induced costs. Under a worst-case scenario, should significant induced costs be passed on to passengers at Class 1 airports, they are estimated to be no more than \$0.22 per passenger, per flight. Incremental induced costs are expected to be much lower than this worst-case scenario. Given the overall cost of air travel to passengers, including ticket prices, other fees, and taxes, these potential incremental costs would not likely have a significant impact on the cost of flying or the demand for air travel. Thus the impacts on consumers, competition, and domestic and international trade are expected to be negligible (see Table 3).

Coûts pour les Canadiens

Si les aéroports des catégories 2 et 3 peuvent « refiler » la facture de la réglementation aux passagers (par exemple en augmentant les droits), ces coûts sont estimés à moins de 0,05 \$ par passager, par vol. Pour les aéroports de catégorie 1, cela dépendra surtout des coûts découlant de l'établissement d'un plan. Dans le pire des cas, si des coûts imputables importants devaient être reflétés aux passagers aux aéroports de catégorie 1, ils seraient de moins de 0,22 \$ par passager, par vol. Les coûts supplémentaires conséquents devraient être beaucoup moins élevés que ceux calculés dans le pire scénario envisageable. Vu le coût global du transport aérien pour les passagers, notamment le prix des billets et les autres frais et taxes, ces coûts supplémentaires potentiels ne risquent pas d'avoir un effet important sur le coût des vols ou de la demande en transport aérien. Donc les impacts sur les consommateurs, la concurrence, ainsi que sur le commerce international et national devraient être négligeables (voir le tableau 3).

Table 3: Cost-benefit statement

Costs, benefits and distribution		2014 to 2016 average	2038	Total (present value)	Annualized
A. Quantified impacts (in dollars)					
Benefits	Canadians	The benefits of the proposed Amendments are expected to significantly exceed the break-even level of \$11.6 million in addition to any assessment- or plan-induced costs that could not be estimated. If the proposed Amendments prevent just one significant act of unlawful interference, it could result in benefits as high as \$223 billion.			
Costs	Class 1 airports	\$639,355	\$333,479	\$4,987,609	\$467,233
	Class 2 airports	71,776	34,866	1,424,921	133,485
	Class 3 airports (excluding Transport Canada airports)	152,256	79,197	1,331,768	124,758
	Government	358,676	333,343	3,727,272	349,166
	Transport Canada airports	19,577	10,523	178,287	16,702
	Total costs	\$1,241,640	\$791,407	\$11,649,857	\$1,091,344
Net benefits					Greater than \$0

Table 3: Cost-benefit statement — *Continued*

B. Qualitative impacts	
<i>Benefits</i>	<ul style="list-style-type: none"> Improved coordination and integration among aviation security stakeholders. More proactive, efficient, and flexible risk management by airports. Reduced likelihood and impact of acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation.
<i>Costs</i>	<ul style="list-style-type: none"> Assessment- and plan-induced costs may be incurred by Class 1 airports in response to risks identified in the assessments and actions included in the plans to address these risks. Although Transport Canada does not expect that significant incremental risks would be identified, <ul style="list-style-type: none"> The proposed Amendments have been designed to align any assessment- and plan-induced costs with the risk of acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation. Transport Canada expects that induced costs would be relatively low and would not have a significant impact on airport operations.

Tableau 3 : Énoncé coûts-avantages

Coûts, avantages et ventilation		Moyenne entre 2014 et 2016	2038	Total (valeur actuelle)	Amorti sur une base annuelle
A. Impacts quantifiés (en dollars)					
<i>Avantages</i>	Canadiens	Les avantages des modifications proposées devraient largement dépasser le seuil d'équilibre de 11,6 millions de dollars en plus de tous les coûts d'évaluation ou d'établissement des plans qui n'ont pas pu être estimés. Si les modifications proposées n'empêchent qu'une seule atteinte illicite, les avantages pourraient être de l'ordre de 223 milliards de dollars.			
<i>Coûts</i>	Aéroports de catégorie 1	639 355 \$	333 479 \$	4 987 609 \$	467 233 \$
	Aéroports de catégorie 2	71 776	34 866	1 424 921	133 485
	Aéroports de catégorie 3 (à l'exclusion des aéroports de Transports Canada)	152 256	79 197	1 331 768	124 758
	Gouvernement	358 676	333 343	3 727 272	349 166
	Aéroports de Transports Canada	19 577	10 523	178 287	16 702
	Total des coûts	1 241 640 \$	791 407 \$	11 649 857 \$	1 091 344 \$
<i>Avantages nets</i>					Plus grand que 0 \$
B. Impacts qualitatifs					
<i>Avantages</i>	<ul style="list-style-type: none"> Meilleures coordination et intégration entre les intervenants de la sûreté aérienne; Gestion plus proactive, efficiente et souple des risques par les aéroports; Réduction de la probabilité et de l'impact des atteintes illicites ou des tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile. 				
<i>Coûts</i>	<ul style="list-style-type: none"> Les aéroports de catégorie 1 peuvent supporter les coûts découlant des évaluations de risques et des plans établis en réponse aux risques recensés dans les évaluations et aux mesures prévues dans les plans pour atténuer ces risques. Même si Transports Canada ne s'attend pas à ce que d'autres risques importants soient dégagés : <ul style="list-style-type: none"> Les modifications proposées ont été conçues de manière à ce que les coûts découlant des évaluations de risques et des plans établis en conséquence cadrent avec le risque d'atteintes illicites ou de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile; Il estime que les coûts qui en découlent seront relativement bas et n'auront pas une incidence importante sur les opérations aux aéroports. 				

“One-for-One” Rule

Transport Canada has considered the potential impacts of all provisions of the proposed Amendments on administrative burden, and has determined that the “One-for-One” Rule would apply. Some administrative burden would be required in order that the proposed Amendments could be enforced, specifically for incremental employee time required to

1. submit airport security risk assessments and plans (Class 1);
2. submit menus of additional safeguards (Classes 2 and 3); and
3. store employee training records (Classes 2 and 3).

Other provisions would either serve a function beyond administration (e.g. preparing assessments and plans), or only be required in the event of a security incident, and not as part of regular business practices (see Table 4).

Règle du « un pour un »

Transports Canada s'est penché sur les répercussions potentielles de toutes les dispositions des modifications proposées sur le fardeau administratif, et a déterminé que la règle du « un pour un » s'appliquait. Un certain fardeau administratif sera certes nécessaire pour mettre en œuvre les modifications proposées, particulièrement en ce qui touche les heures supplémentaires des employés qui doivent :

1. remettre les plans et les évaluations des risques visant la sûreté aéroportuaire (catégorie 1);
2. soumettre les répertoires de mesures de protection supplémentaires (catégories 2 et 3);
3. stocker les dossiers de formation des employés (catégories 2 et 3).

D'autres dispositions serviront à des fins autres que l'administration (par exemple la préparation des évaluations et des plans), ou ne seront exigées qu'en cas d'incident de sûreté, et non à titre de pratiques opérationnelles courantes (voir le tableau 4).

Table 4

Administrative burden (IN)	Description	Total administrative cost (present value) ⁷	Annualized cost
Submission of airport security risk assessments	Staff time required to physically package and submit the assessments after completion. <i>0.3 hours × once in years 0, 5 and 10 × 8 airports × loaded wage rate of \$28.56.</i>	\$152	\$22
Submission of airport security plans	Staff time required to physically package and submit the plans after completion. <i>0.3 hours × once in years 0, 5 and 10 × 8 airports × loaded wage rate of \$28.56.</i>	152	22
Submission of menus of additional safeguards	Staff time required to physically package and submit the menus after completion. <i>0.3 hours × once in year 0 × 80 airports × loaded wage rate of \$28.56.</i>	686	98
Storage of employee training records*	Manager time to electronically update employee training record spreadsheet. <i>1 minute per employee record × 4.5 employees × once in years 0, 5 and 10 × 80 airports × \$28.56.</i>	402	57
Total (IN)		\$1,392	\$198

* Class 1 airports already carry out the practice of maintaining training records.

Transport Canada has considered the potential impacts of all provisions of the proposed Amendments on administrative burden, and has determined that the “One-for-One” Rule would apply, with the annualized administrative cost to be offset estimated at \$198 among 89 airports. Key industry stakeholders were given the opportunity to comment on the provision-specific cost assumptions during the development of the cost-benefit analysis and their views are reflected in these calculations of administrative burden. Transport Canada subsequently solicited industry feedback on the administrative cost assumptions specifically and no comments have been made at this time.

Small business lens

The proposed Amendments were designed to align compliance costs with underlying risks and so that costs disproportionate to risk were not imposed on small businesses (i.e. 20 Class 2 and 60 Class 3 airports).⁸

⁷ Calculation of administrative burden for the purposes of the “One-for-One” Rule uses a discount rate of 7% over 10 years.

⁸ For the purposes of the small business lens, it is assumed that all 20 Class 2 and 60 Class 3 airports are small businesses. A review of airport annual reports indicated that, although many Class 2 airports have revenue in excess of \$5 million, they qualify as small businesses as they have fewer than 100 direct employees.

Tableau 4

Fardeau administratif (interne)	Description	Total des coûts administratifs (valeur actuelle) ⁷	Coût amorti sur une base annuelle
Dépôt des évaluations de risques visant la sûreté aéroportuaire	Dans son temps de travail, l'employé est tenu de regrouper les évaluations de façon physique puis de les soumettre quand elles sont terminées. <i>0,3 heure × une fois aux années 0, 5 et 10 × 8 aéroports × taux de rémunération de 28,56 \$.</i>	152 \$	22 \$
Dépôt des plans de sûreté aéroportuaire	Dans son temps de travail, l'employé est tenu de regrouper les plans de façon physique puis de les soumettre quand ils sont terminés. <i>0,3 heure × une fois aux années 0, 5 et 10 × 8 aéroports × taux de rémunération de 28,56 \$.</i>	152	22
Dépôt des répertoires de mesures de protection supplémentaires	Dans son temps de travail, l'employé est tenu de regrouper les répertoires de façon physique puis de les soumettre quand ils sont terminés. <i>0,3 heure × une fois à l'année 0 × 80 aéroports × taux de rémunération de 28,56 \$.</i>	686	98
Classement des dossiers de formation des employés*	Temps du gestionnaire pour mettre à jour électroniquement les feuilles de calcul des dossiers de formation des employés. <i>1 minute par dossier d'employé × 4,5 employés × une fois aux années 0, 5 et 10 × 80 aéroports × 28,56 \$.</i>	402	57
Total (interne)		1 392 \$	198 \$

* Les aéroports de catégorie 1 tiennent déjà à jour les dossiers de formation.

Transports Canada a considéré les effets potentiels de toutes les dispositions des modifications proposées sur le fardeau administratif et a déterminé que la règle du « un pour un » s'applique à ces modifications, avec des coûts administratifs amortis sur une base annuelle de 198 \$ répartis entre 89 aéroports. Les principaux intervenants de l'industrie ont eu l'occasion de commenter les hypothèses de coûts propres à chaque disposition pendant l'élaboration de l'analyse coûts-avantages et leurs points de vue sont pris en compte dans les calculs du fardeau administratif. Transports Canada a plus tard sollicité des commentaires auprès de l'industrie particulièrement sur les hypothèses de coûts administratifs, mais aucun n'a été reçu jusqu'à maintenant.

Lentille des petites entreprises

Les modifications proposées ont été conçues de manière à ce que les coûts de conformité correspondent aux risques sous-jacents et que les petites entreprises ne soient pas aux prises avec des coûts qui sont disproportionnés par rapport aux risques (par exemple 20 aéroports de catégorie 2 et 60 aéroports de catégorie 3).⁸

⁷ Le calcul du fardeau administratif pour l'application de la règle du « un pour un » est fait avec un taux d'actualisation de 7 % sur une période de 10 ans.

⁸ Concernant les points de vue des petites entreprises, on présume que l'ensemble des 20 aéroports de catégorie 2 et des 60 aéroports de catégorie 3 sont des petites entreprises. Un examen des rapports annuels des aéroports a montré que, même si de nombreux aéroports de catégorie 2 ont des revenus de plus de 5 millions de dollars, ils sont considérés comme des petites entreprises, car ils ont moins de 100 employés directs.

Transport Canada initially considered a proposal (the initial option) that would require all 89 airports designated for security screening (Class 1, 2, 3) to conduct security risk assessments, review those assessments, prepare plans and maintain multi-agency advisory committees. Preliminary consultations and analyses indicated that this approach would impose a burden disproportionate with the risk associated with small airports, with costs significantly in excess of those reported above. The burden of these provisions may be acute between 2014 and 2015, when initial assessment and planning costs are assumed to be incurred, resulting in annual costs in those years above the average presented in the Table below. In response, Transport Canada developed a more targeted option (the proposed Amendments), where-by more complex provisions would not apply to small airports, while lower cost provisions would be retained to ensure that coordination and integration objectives would still be met. In this way, compliance costs would be aligned with underlying risks and the overall burden on small businesses would be reduced by more than 80%.

Subsequent consultations and cost-benefit analysis costing exercises focused on this targeted option. Assuming that the cost of implementing these additional provisions for Class 2 airports would be between 50% and 75% of the applicable Class 1 airport costs, and costs for Class 3 airports would be between 30% and 60% of the applicable Class 1 airport costs, Transport Canada has provided an illustrative comparison of the two options in Table 5.

Table 5

Short description	Initial option		Targeted option	
	Most provisions apply to all airports		The proposed Amendments	
Number of small businesses impacted	80		80	
	Average annual (\$)	Present value ⁹ (\$)	Average annual (\$)	Present value (\$)
Total costs (all small businesses)	1,870,440	19,966,531	274,945	2,934,976
20 Class 2 airports	788,097	8,412,763	133,485	1,424,921
60 Class 3 airports	1,082,343	11,553,768	141,460	1,510,055
Total cost per small business				
20 Class 2 airports	39,405	420,638	6,674	71,246
60 Class 3 airports	18,039	192,563	2,358	25,168
Risk considerations	Transport Canada assessed Class 1 airports to be higher risk, handling more than 80% of the commercial passenger volume in Canada.			

Consultation

The proposed Amendments were developed using feedback and input from extensive consultations with stakeholders over more than two years. Key participants in the consultation process included airport operators, air carriers, the Canadian Air Transport Security Authority, other government departments and agencies, NAV CANADA, industry associations, labour groups and

Transports Canada a envisagé une première proposition (l'option initiale), soit que les 89 aéroports désignés pour le contrôle de sûreté (catégories 1, 2 et 3) effectuent des évaluations des risques visant la sûreté, examinent ces évaluations, préparent des plans et mettent en place des comités consultatifs multi-organismes. Les consultations et les analyses préliminaires ont révélé que cette approche imposerait aux petits aéroports un fardeau disproportionné par rapport aux risques, où les coûts dépasseraient largement ceux indiqués ci-dessus. Le fardeau de ces dispositions pourrait être à son paroxysme entre 2014 et 2015, années pendant lesquelles les coûts des premières évaluations et planifications devraient être supportés, donnant lieu à des coûts annuels au cours de ces années qui dépasseraient la moyenne présentée dans le tableau ci-après. En conséquence, Transports Canada a établi une option plus ciblée (modifications proposées) : les dispositions plus complexes ne s'appliquent pas aux petits aéroports, tandis que les dispositions qui coûtent moins cher à appliquer seront retenues pour voir à ce que les objectifs de coordination et d'intégration soient toujours atteints. De cette manière, les coûts de conformité équivaldront aux risques sous-jacents, et le fardeau global pour les petites entreprises sera réduit de plus de 80 %.

Des consultations subséquentes et des exercices d'établissement de coûts au moyen d'une analyse coûts-avantages ont porté essentiellement sur cette option ciblée. Transports Canada a illustré une comparaison des deux options dans le tableau 5, selon l'hypothèse que les coûts de mise en œuvre de ces dispositions supplémentaires pour les aéroports de catégorie 2 représentent de 50 % à 75 % des coûts applicables des aéroports de catégorie 1, et que les coûts pour les aéroports de catégorie 3 représentent de 30 % à 60 % des coûts applicables des aéroports de catégorie 1.

Tableau 5

Brève description	Option initiale		Option ciblée	
	La plupart des dispositions s'appliquent à tous les aéroports		Les modifications proposées	
Nombre de petites entreprises touchées	80		80	
	Moyenne annuelle (\$)	Valeur actuelle ⁹ (\$)	Moyenne annuelle (\$)	Valeur actuelle (\$)
Total des coûts (toutes les petites entreprises)	1 870 440	19 966 531	274 945	2 934 976
20 aéroports de catégorie 2	788 097	8 412 763	133 485	1 424 921
60 aéroports de catégorie 3	1 082 343	11 553 768	141 460	1 510 055
Total des coûts par petite entreprise				
20 aéroports de catégorie 2	39 405	420 638	6 674	71 246
60 aéroports de catégorie 3	18 039	192 563	2 358	25 168
Considérations des risques	Transports Canada a évalué les aéroports de catégorie 1 comme étant à risque plus élevé, car ils traitent plus de 80 % du volume commercial de passagers au Canada.			

Consultation

Les modifications proposées ont été élaborées à la lumière des commentaires obtenus lors des vastes consultations menées auprès des intervenants pendant plus de deux ans. Les principaux participants au processus de consultation comprenaient des exploitants d'aéroport, des transporteurs aériens, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, d'autres organismes

⁹ Discount rate of 8%, based on a period of analysis of 25 years.

⁹ À un taux d'escompte de 8 %, selon une période d'analyse de 25 ans.

other organizations and businesses operating on security boundary lines at airports that have aviation security roles and responsibilities.

Specific stakeholder groups have been consulted through various mechanisms, including face-to-face meetings, pilot project activities and tabletop exercises, information sessions and direct mail consultations. Transport Canada's official forum for this regulatory proposal, the Aviation Security Regulatory Review Technical Committee, was engaged throughout the development of the proposed Amendments. Key participants represented on the Technical Committee include the following: Greater Toronto Airports Authority, Aéroports de Montréal, Ottawa International Airport Authority, Kelowna International Airport, Yellowknife Airport, Toronto City Centre Airport, Victoria Airport Authority, West Kootenay Regional (Castlegar) Airport, Air Canada, WestJet, Air Transat, First Air, Canadian Owners and Pilots Association, Air Line Pilots Association, Air Canada Pilots Association, International Air Transport Association, Air Transport Association of Canada, Canadian Airports Council, Canadian Business Aviation Association, Northern Air Transport Association, Regional Community Airports Coalition of Canada, Conseil des aéroports du Québec, National Airlines Council of Canada, Canadian Union of Public Employees, Teamsters Canada, Canadian Labour Congress, Gate Gourmet Canada, Purolator Courier Ltd., Federal Express Canada Ltd., DHL Express (Canada) Ltd., Canadian Air Transport Security Authority, and the Government of the Northwest Territories.

As part of Transport Canada's preliminary consultations, a notice of intent was published in the *Canada Gazette* on March 27, 2010, requesting comments from the public on the intention to amend the *Canadian Aviation Security Regulations* including, among other things, requirements for airport security programs. The notice provided an overview of the proposed regulatory principles being considered by the Department.

These and other consultations have resulted in airport security program regulations being published and implemented in two phases. Foundational elements comprised the first phase and were introduced as part of the newly restructured *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*, which came into force on January 1, 2012. This proposal would amend the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* to include the second phase of regulations for airport security programs, and was posted in August 2011 on Transport Canada's Security Regulatory Advisory System for a 30-day period during which Technical Committee members were invited to comment. During the comment period from August to September 2011, Transport Canada received comments from four stakeholders on the draft Regulations. Also, two additional Technical Committee meetings were held, one in November 2011 and another in June 2012 in which the proposed Amendments were discussed. Transport Canada has taken all pertinent comments from these consultations into consideration when revising the proposed Regulations.

et ministères, NAV CANADA, des associations de l'industrie, des groupes de travailleurs et d'autres organisations et entreprises menant des activités aux lignes de délimitation de sûreté aux aéroports qui ont des rôles et des responsabilités en matière de sûreté aérienne.

Des groupes particuliers d'intervenants ont été consultés au moyen de divers mécanismes, notamment des rencontres en personne, des activités liées à des projets pilotes et des exercices sur table, des séances d'information et des consultations par courrier. Le Comité technique de l'examen de la réglementation de la sûreté aérienne, la tribune officielle permettant à Transports Canada d'examiner cette proposition réglementaire, a été présent tout au long de l'élaboration des modifications proposées. Voici certains des participants clés représentés au sein du comité technique : Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, Aéroports de Montréal, Administration de l'aéroport international d'Ottawa, aéroport international de Kelowna, aéroport de Yellowknife, aéroport du centre-ville de Toronto, Administration aéroportuaire de Victoria, aéroport régional de West Kootenay (Castlegar), Air Canada, WestJet, Air Transat, First Air, Canadian Owners and Pilots Association, Air Line Pilots Association, Association des pilotes d'Air Canada, Association du transport aérien international, Association du transport aérien du Canada, Conseil des aéroports du Canada, Association canadienne de l'aviation d'affaires, Northern Air Transport Association, Regional Community Airports Coalition of Canada, Conseil des aéroports du Québec, Conseil national des lignes aériennes du Canada, Syndicat canadien de la fonction publique, Teamsters Canada, Congrès du travail du Canada, Gate Gourmet Canada, Purolator Courier Ltée, Federal Express Canada Ltée, DHL Express (Canada) Ltée, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

Dans le cadre des consultations préliminaires de Transports Canada, un avis d'intention a été publié dans le numéro du 27 mars 2010 de la *Gazette du Canada* demandant les commentaires du public sur l'intention de modifier le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* afin d'inclure, entre autres, les exigences relatives aux programmes de sûreté aéroportuaire. Cet avis donnait un aperçu des principes réglementaires proposés qu'envisageait le Ministère.

Toutes ces consultations ont donné lieu à la publication et à la mise en œuvre en deux étapes de la réglementation sur les programmes de sûreté aéroportuaire. Les éléments de base, qui comprenaient la première étape, ont été présentés dans le cadre du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* nouvellement restructuré, qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2012. La présente proposition viendrait modifier le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* afin d'inclure la seconde phase du règlement sur les programmes de sûreté aéroportuaire. Elle a été publiée en août 2011 dans le Système consultatif de la réglementation de la sûreté de Transports Canada pendant 30 jours, où les membres du comité technique étaient invités à fournir des commentaires. Pendant cette période d'août à septembre 2011, Transports Canada a reçu des commentaires de quatre intervenants sur le règlement préliminaire. De plus, deux autres réunions du comité technique ont eu lieu, soit une en novembre 2011 et une autre en juin 2012 pour discuter des modifications proposées. Transports Canada a pris en compte tous les commentaires pertinents de ces consultations dans son examen du règlement proposé.

Regulatory cooperation

Canada, as a member state of the International Civil Aviation Organization, is obligated to meet the international standard of having documented operator-led aviation security programs and to bring this requirement into its domestic legislation. This proposal would improve the manner in which Canada meets this international standard.

Rationale

Transport Canada is moving away, where appropriate, from regulating in reaction to past security incidents in a prescriptive manner that typically defines the specific actions operators are required to take in order to achieve security objectives. This can lead to constraining, inflexible requirements in the face of new and emerging threats and risks. It may also lead to a cumulative compliance burden for operators, as requirements are continually developed in an action-reaction cycle.

In order to promote greater effectiveness and efficiency, increased focus is being placed on regulatory requirements specifically designed to promote adoption of proactive security management through ongoing threat, risk and vulnerability assessment, implementation of tailored risk mitigation and management strategies, as well as documenting the coordination and accountabilitys of aviation security partners. As aviation security threats and security innovations are constantly evolving, it is important that the aviation security regulatory environment be nimble to encourage continuous improvement and adaptation to evolving security threats. These proposed Amendments to enhance aviation security programs for airports would encourage more innovative and efficient compliance with requirements in an evolving aviation security environment. Formalized security risk assessments, developing and implementing resultant security plans and increased information sharing for the highest volume airports, as well as requirements for all airports to prepare additional safeguards that can be implemented when immediate risks are identified by the Minister, and requirements to train security personnel are necessary to enable and promote accountable, effective, flexible and innovative aviation security.

These proposed airport security program requirements would include security risk assessments for Class 1 operators to identify and prioritize aviation security risks to the airport and enable the most appropriate and effective risk mitigation strategies to be developed, documented and implemented when necessary in a security plan. Airport operators would be required to consult with key security partners at the airport, including the Canadian Air Transport Security Authority, the Canada Border Services Agency, the Royal Canadian Mounted Police, and the police of local jurisdiction, when conducting their security risk assessment and developing and implementing their security plan in order to increase information-sharing and coordination of effort. The security plan would be based on the results of the security risk assessment, documenting a risk mitigation and management strategy that addresses the high to medium risks identified and prioritized in the security risk assessment.

Coopération en matière de réglementation

Le Canada est un État membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale et a l'obligation de satisfaire à la norme internationale qui exige l'établissement de programmes de sûreté aérienne documentés et administrés par les exploitants d'aéroport et l'intégration de cette exigence dans une loi canadienne. Grâce à cette proposition, le Canada pourra améliorer la façon dont il satisfait à cette norme internationale.

Justification

Lorsque les circonstances le justifient, Transports Canada ne fait plus de règlements normatifs en réaction à des incidents de sûreté passés, dans lesquels sont habituellement définies des mesures particulières que les exploitants sont tenus de mettre en place afin d'atteindre les objectifs de sûreté. Cette façon de faire peut amener des exigences contraignantes qui laissent peu de marge de manœuvre devant les nouveaux risques et les nouvelles menaces. Elle peut également faire gonfler le fardeau de conformité pour les exploitants, car les exigences sont continuellement établies selon un cycle d'action-réaction.

Afin de promouvoir une efficacité et une efficacité accrues, on se concentre davantage sur les exigences réglementaires particulièrement conçues pour inciter à une gestion de sûreté proactive, soit en évaluant continuellement les menaces, les risques et les vulnérabilités, en mettant en œuvre des stratégies personnalisées d'atténuation et de gestion des risques, et en documentant la coordination et les responsabilités des partenaires de sûreté aérienne. Comme les menaces pour la sûreté aérienne et les innovations de sûreté évoluent continuellement, il est important que le contexte de réglementation de la sûreté aérienne favorise l'amélioration continue et l'adaptation aux menaces à la sûreté qui évoluent. Ces modifications proposées visant à améliorer les programmes de sûreté aérienne pour les aéroports incitent à trouver des moyens plus novateurs et efficaces de se conformer aux exigences dans un contexte de sûreté aérienne en mouvance. Si l'on veut mettre en place et promouvoir une sûreté aérienne établie de manière responsable, efficace, souple et novatrice pour tous les aéroports, il faut mener des évaluations officielles des risques visant la sûreté, établir et mettre en œuvre les plans de sûreté conséquents, amener les aéroports les plus achalandés à s'échanger davantage l'information entre eux, exiger que tous les aéroports préparent des mesures de protection supplémentaires qui peuvent être mises en œuvre dès que le ministre détermine qu'il y a des risques immédiats, et prévoir des exigences sur la formation du personnel de sûreté.

Les exigences proposées dans les programmes de sûreté aéroportuaire comprennent des évaluations de risques visant la sûreté pour les exploitants d'aéroport de catégorie 1, afin de recenser et de prioriser les risques visant la sûreté aérienne pour l'aéroport et de mettre en place les stratégies les plus appropriées et efficaces d'atténuation des risques, de les documenter dans un plan de sûreté et de les mettre en œuvre si nécessaire. Les exploitants d'aéroport seront tenus de consulter les principaux partenaires de sûreté à l'aéroport, notamment l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'Agence des services frontaliers du Canada, la Gendarmerie royale du Canada et le corps policier compétent, lorsqu'ils évaluent leurs risques visant la sûreté, puis établissent et mettent en œuvre un plan de sûreté, afin d'améliorer la communication de l'information et la coordination des efforts. Le plan de sûreté sera fondé sur les résultats de l'évaluation des risques visant la sûreté et servira à alimenter une stratégie de gestion et d'atténuation des risques élevés à moyens qui auront été recensés et priorisés dans l'évaluation.

In the case of Class 1 airports, the security plan would also detail additional safeguards for effective responses to immediate risks in exceptional circumstances that would cause the Minister to raise the AVSEC level from the baseline of AVSEC level 1 to an elevated AVSEC level 2 or imminent/critical AVSEC level 3. In the absence of a requirement for a security plan, a separate menu of safeguards would be required for all other designated airports. In addition, exercises of the airport security plan (or menu of safeguards — depending on the class of airport) would enhance preparedness, coordination, and foster continuous improvement.

In the rare event of a heightened risk situation, there are often additional actions that could be taken to enhance security to address the heightened risk. Security levels or alert levels are common tools used by governments to communicate a change in the level of risk, and incite action from those in a position to increase security. The number of levels proposed aligns with the number of levels in the recently updated Department of Homeland Security's National Terrorism Advisory System in the United States, and the current Transport Canada MARSEC levels system. With industry more prepared to deal with situations of heightened risk, Transport Canada expects that industry could have a more rapid response to heightened risk.

Sharing of aviation security-related information is a key component of comprehensive, coordinated and proactive aviation security. The proposed Regulations would enhance information sharing and coordination of security efforts at Class 1 airports through the introduction of multi-agency advisory committees. The International Civil Aviation Organization cites the exchange of information and intelligence as essential to effective aviation security programs, enabling airport operators to adjust their programs in response to changing threat conditions. The orderly dissemination of such information is vital to the success of aviation security programs.

Implementation, enforcement and service standards

Transport Canada's philosophy on the enforcement of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* stresses promoting compliance as the preferred means of achieving a secure aviation environment. Where compliance with the proposed Amendments would not be achieved on a voluntary basis or where there are flagrant violations, enforcement action could be taken in the form of administrative monetary penalties pursuant to sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, judicial sanctions per subsection 7.3(3) of the Act, or the suspension or cancellation of a Canadian aviation document under section 6.9 of the Act.

However, in order to successfully implement the proposed airport security program Regulations, Transport Canada has committed resources for aviation industry and departmental readiness. The proposed regulatory requirements would have a staggered application after coming into force to allow time for preparation and to facilitate implementation. The bulk of the requirements (multi-agency advisory committee, security personnel training, changes to emergency plans and security exercises) would come into force for all classes of airports 6 months after publication in the *Canada Gazette*, Part II. Eight months later (14 months after publication) security plans would be required.

Dans le cas des aéroports de catégorie 1, le plan de sûreté détaillera également les mesures de protection supplémentaires, pour voir à ce que les mesures d'intervention soient efficaces devant les risques immédiats dans des circonstances exceptionnelles, situation qui amènerait le ministre à rehausser le niveau AVSEC depuis le niveau de référence 1 à un niveau 2 en cas de risque élevé, ou encore à un niveau 3 en cas de risque imminent/critique. S'il n'y a pas d'exigence visant à établir un plan de sûreté, un répertoire de mesures de protection distinct serait exigé pour tous les autres aéroports désignés. Par ailleurs, le plan de sûreté d'un aéroport (ou le répertoire de mesures de protection, selon la catégorie d'aéroport) sera mis à l'essai et permettra d'améliorer l'état de préparation et la coordination, et de favoriser l'amélioration continue.

Dans de rares cas de risque accru, des mesures supplémentaires peuvent souvent être prises pour resserrer la sûreté et ainsi atténuer le risque accru. Les niveaux de sûreté ou d'alerte sont des outils communs qu'utilisent les gouvernements pour communiquer un changement dans le niveau de risque et inciter ceux qui sont en position d'accroître la sûreté à agir. Le nombre de niveaux proposé est le même que celui du National Terrorism Advisory System (système national d'alerte au terrorisme) du Department of Homeland Security (ministère de la sécurité intérieure) des États-Unis nouvellement mis à jour, et de l'actuel système de niveaux MARSEC de Transports Canada. Si l'industrie est mieux préparée pour composer avec des situations de risque accru, Transports Canada s'attend à ce qu'elle puisse avoir un mécanisme d'intervention plus rapide devant un tel risque.

L'échange de l'information sur la sûreté aérienne est un élément clé d'une sûreté aérienne exhaustive, concertée et proactive. Le règlement proposé améliorera l'échange de l'information et la coordination des efforts de sûreté aux aéroports de catégorie 1, par l'entremise des comités consultatifs multiorganismes. L'Organisation de l'aviation civile internationale voit l'échange de l'information et des renseignements comme étant essentiel à l'efficacité des programmes de sûreté aérienne, ce qui permet aux exploitants d'aéroport d'ajuster leur programme en fonction de l'évolution des menaces. La diffusion en bonne et due forme de telles informations est vitale pour le succès des programmes de sûreté aérienne.

Mise en œuvre, application et normes de service

Dans son approche sur la mise en application du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, Transports Canada insiste pour dire que la promotion de la conformité est le meilleur moyen pour assurer la sûreté du milieu du transport aérien. Si la conformité aux modifications proposées n'est pas possible par des moyens volontaires, ou en cas de violations flagrantes, la *Loi sur l'aéronautique* prévoit des sanctions administratives pécuniaires, en vertu des articles 7.6 à 8.2, ou des sanctions judiciaires en vertu du paragraphe 7.3(3), ou encore de suspendre ou d'annuler un document d'aviation canadien, en vertu de l'article 6.9.

Toutefois, afin de réussir la mise en œuvre du règlement proposé sur les programmes de sûreté aéroportuaire, Transports Canada a promis des ressources pour que l'industrie du transport aérien et le Ministère soient prêts. Les exigences réglementaires proposées seront appliquées par étape après leur entrée en vigueur, afin de donner suffisamment de temps pour la préparation et pour faciliter la mise en œuvre. La majorité des exigences, à savoir l'établissement d'un comité consultatif multiorganismes, la formation du personnel de sûreté, les changements dans les plans d'urgence et les exercices de sûreté, entreront en vigueur aux aéroports de toute catégorie 6 mois après la publication dans la Partie II de la

Menus of safeguards would be required 15 months after final publication for Class 2 airports and 16 months after final publication for Class 3 airports. As a result, airport operators would be expected to have implemented all of the regulatory requirements within the two years of each provision coming into force.

Similar to its approach taken during the introduction of airport security program foundational elements, Transport Canada is developing non-regulatory elements such as guidance material and best practices in consultation with industry to support these proposed airport security program Amendments. Transport Canada is committed to developing materials in collaboration with industry to facilitate implementation and compliance. Transport Canada has been working with aviation security stakeholders to increase awareness of the proposed Regulations, and is proposing a six-month implementation period between the publishing of the Regulations and the coming into force of the Regulations. Furthermore, the eight months between the deadline for security assessments and resultant security plans should allow sufficient time for implementation and coordination with other aviation industry groups.

For internal readiness, Transport Canada is working to develop inspector guidance, training and standard operating procedures for inspectors. Approval processes are also being developed to establish the internal mechanisms needed for a nationally consistent review and approval of airport security risk assessments, security plans and proposed safeguards for AVSEC levels. Transport Canada will develop communication products to encourage industry awareness of the amendments.

Transport Canada continues to believe that service standards are an essential public commitment to a measurable level of regulatory performance. Therefore to help clarify service expectations and to help ensure accountability for service performance, Transport Canada commits to making a determination regarding approvals of security risk assessments, security plans, and menus of additional safeguards within 90 calendar days of receipt of a complete submission.

Performance measurement and evaluation

While Transport Canada recognizes that the results of security regulations are difficult to measure because their success results in no measurable activity or outcome, improvements in security performance should be evident following implementation of security programs due to enhanced collaborative working relationships and a more proactive approach to achieving security objectives. Additionally, Transport Canada will be looking to the airport community to provide further information on whether these new proposals have made noticeable improvements to security at their facilities.

A Performance Measurement and Evaluation Plan has been developed to verify whether all airport security program regulations, both current requirements and the enhancements in these proposed Amendments, meet their policy objectives on an ongoing basis.¹⁰ Accordingly, a logic model has been developed to map the flow from development to implementation of the Regulations

Gazette du Canada. Huit mois plus tard (soit 14 mois après la publication), les plans de sûreté seront exigés. Aux aéroports de catégorie 2, les répertoires de mesures de protection seront exigés 15 mois après la publication finale, et aux aéroports de catégorie 3, 16 mois après la publication finale. En conséquence, on s'attend à ce que les exploitants d'aéroport aient mis en œuvre l'ensemble des exigences réglementaires dans les deux années suivant l'entrée en vigueur de chaque disposition.

De la même manière qu'il l'a fait lors de la mise en œuvre des éléments fondamentaux du programme de sûreté aéroportuaire, Transports Canada élabore des éléments non réglementaires, comme des lignes directrices et des pratiques exemplaires, en consultation avec l'industrie, afin d'étayer les modifications proposées au programme. Transports Canada s'est engagé à concevoir les documents en collaboration avec l'industrie pour faciliter la mise en œuvre et la conformité. Le Ministère s'est employé, avec les intervenants de la sûreté aérienne, à mieux faire connaître le règlement proposé, et suggère une période de mise en œuvre de six mois entre la publication du Règlement et son entrée en vigueur. De plus, les huit mois entre le dépôt des évaluations des risques et les plans de sûreté qui en découleront devraient s'avérer suffisants pour la mise en œuvre des plans et la coordination avec les autres groupes de l'industrie du transport aérien.

Pour ce qui est de la préparation interne, Transports Canada travaille à l'établissement d'un guide, d'une formation et de procédures d'utilisation normalisées pour les inspecteurs. Il élabore également des processus d'approbation afin de mettre en place les mécanismes internes nécessaires pour que l'examen et l'approbation des évaluations des risques visant la sûreté aéroportuaire, les plans de sûreté et les mesures de protection proposées relativement aux niveaux AVSEC soient uniformes partout au pays. Transports Canada va concevoir des produits de communication pour encourager l'industrie à prendre connaissance des modifications.

Transports Canada continue de croire que les normes de service sont un engagement essentiel envers le public à atteindre un niveau de rendement réglementaire mesurable. Donc, pour aider à clarifier les attentes de service et à rendre des comptes sur le rendement des services, Transports Canada s'engage à rendre sa décision, à savoir s'il approuve l'évaluation des risques visant la sûreté, le plan de sûreté et le répertoire des mesures de protection supplémentaires dans les 90 jours civils après la réception d'une soumission complète.

Mesures de rendement et évaluation

Transports Canada reconnaît que les résultats du règlement sur la sûreté sont difficiles à mesurer, car le succès qu'il a ne génère pas d'activités ni de résultats mesurables; les améliorations dans le rendement en matière de sûreté devraient être évidentes après la mise en œuvre des programmes de sûreté, grâce à de meilleures relations de travail, à une plus grande collaboration et à une approche plus proactive pour atteindre les objectifs de sûreté. De plus, Transports Canada va observer la communauté aéroportuaire pour fournir plus d'informations, à savoir si ces nouvelles propositions ont permis des améliorations notables de la sûreté dans leurs installations.

Un plan de mesure et d'évaluation du rendement a été établi pour vérifier si l'ensemble du règlement sur les programmes de sûreté aéroportuaire, tant les exigences courantes que les améliorations dans les modifications proposées, continuera de répondre aux objectifs stratégiques¹⁰. Transports Canada a donc établi un modèle logique pour illustrer la démarche depuis l'élaboration du

¹⁰ The full document is available upon request via the contact information below.

¹⁰ Le document complet est disponible sur demande aux coordonnées inscrites à la fin.

to verify that expected results are continually achieved. In the model, the development of airport security program regulations is the main activity, along with the development and delivery of education and outreach for airport operators and primary security line partners, the conduct of inspector training as well as inspections themselves, and approval processes supporting the main activities of this initiative for Transport Canada. The outcomes in the logic model are those listed in the “Objectives” section above. Because it is expected that the successful application of the provisions by the operators should lead to the achievement of the outcomes outlined in the logic model, the indicators for the outcomes are closely linked to the provisions.

Transport Canada will be conducting inspections to verify compliance with aviation security program requirements for airports within the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. These inspections will be conducted by trained inspectors at all applicable airports. Inspection data is entered into a Transport Canada database. In accordance with the Cabinet Directive on Regulatory Management, Transport Canada is currently working on a regulatory performance framework to compile and facilitate reporting on inspection data, as well as measure the performance of its Regulations. The structure for the aviation security program inspection data is being defined to facilitate reporting on the three immediate outcomes listed in the logic model outlined above.

As with any regulations, the objective is to achieve 100% compliance and effective outcomes as a result of this compliance. In addition, Transport Canada intends to analyze the inspection data to determine the effectiveness of the new aviation security program Regulations for airports.

Contact

Wendy Nixon
Director
Aviation Security Regulatory Review
Transport Canada
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-990-1282
Fax: 613-949-9199
Email: wendy.nixon@tc.gc.ca

Règlement jusqu'à la mise en œuvre, pour voir à ce que les résultats attendus soient toujours atteints. Dans le modèle, l'élaboration du règlement sur les programmes de sûreté aéroportuaire constitue l'activité principale, à laquelle se greffent l'établissement et la prestation de programmes d'éducation et de sensibilisation pour les exploitants d'aéroport et les partenaires de la première ligne de sûreté, de la formation pour les inspecteurs et la réalisation des inspections en tant que telles, ainsi que les processus d'approbation soutenant les activités principales de cette initiative pour Transports Canada. Les résultats dans le modèle logique sont ceux qui se trouvent dans la section « Objectifs » plus haut dans le document. Comme on s'attend à ce que les exploitants se conforment aux dispositions et qu'on atteigne par conséquent les résultats indiqués dans le modèle logique, les indicateurs pour ces résultats sont liés étroitement aux dispositions.

Transports Canada va effectuer des inspections pour vérifier que les aéroports respectent les exigences du programme de sûreté aérienne qui ont été établies dans le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. Ces inspections seront effectuées par des inspecteurs compétents à tous les aéroports touchés. Les données d'inspection sont inscrites dans une base de données de Transports Canada. Conformément à la Directive du Cabinet sur la gestion de la réglementation, Transports Canada établit en ce moment un cadre de rendement de la réglementation, afin de compiler les données d'inspection et de faciliter l'établissement des rapports connexes, mais aussi de mesurer le rendement de son règlement. La structure des données d'inspection du programme de sûreté aérienne est définie de manière à faciliter l'établissement de rapports sur les trois résultats immédiats indiqués dans le modèle logique susmentionné.

Comme pour tout règlement, l'objectif est d'atteindre une conformité totale et d'obtenir des résultats réels de cette conformité. De plus, Transports Canada entend analyser les données d'inspection pour déterminer l'efficacité du nouveau règlement sur le programme de sûreté aérienne pour les aéroports.

Personne-ressource

Wendy Nixon
Directrice
Examen de la réglementation en matière de sûreté aérienne
Transports Canada
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-990-1282
Télécopieur : 613-949-9199
Courriel : wendy.nixon@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsection 4.3(2)^a, sections 4.71^b and 4.9^c, paragraphs 7.6(1)(a)^d and (b)^d and section 7.7^e of the *Aeronautics Act*^f, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Airport Security Programs)*.

^a R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1

^b S.C. 2004, c. 15, s. 5

^c S.C. 1992, c. 4, s. 7

^d S.C. 2004, c. 15, s. 18

^e S.C. 2001, c. 29, s. 39

^f R.S., c. A-2

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 4.3(2)^a, des articles 4.71^b et 4.9^c, des alinéas 7.6(1)(a)^d et (b)^d et de l'article 7.7^e de la *Loi sur l'aéronautique*^f, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (programmes de sûreté aéroportuaire)*, ci-après.

^a L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1

^b L.C. 2004, ch. 15, art. 5

^c L.C. 1992, ch. 4, art. 7

^d L.C. 2004, ch. 15, art. 18

^e L.C. 2001, ch. 29, art. 39

^f L.R., ch. A-2

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 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 Regulatory Review, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-990-1282; fax: 613-949-9199; email: wendy.nixon@tc.gc.ca).

Ottawa, April 18, 2013

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

**REGULATIONS AMENDING THE
CANADIAN AVIATION SECURITY
REGULATIONS, 2012 (AIRPORT
SECURITY PROGRAMS)**

AMENDMENTS

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

1. (1) These Regulations are the principal means of supplementing the legislative framework set out in sections 4.7 to 4.87 of the Act. They are designed to enhance preparedness for acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation and to facilitate the detection of, prevention of, response to and recovery from acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation.

2. (1) The definition “security personnel” in section 3 of the Regulations is repealed.

(2) The definition “restricted area” in section 3 of the Regulations is replaced by the following:

“restricted area” means any part of an aerodrome that is designated as a restricted area by the operator of the aerodrome in accordance with a regulatory requirement.

(3) Section 3 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“aerodrome security personnel” means individuals who are employed by the operator of an aerodrome or by one of the operator’s contractors to prepare for, detect, prevent, respond to and assist in the recovery from acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation.

3. Section 8 of the Regulations is renumbered as subsection 8(1) and is amended by adding the following:

(2) If the peace officer is authorized by the air carrier under section 531, the peace officer must present the identification and the form referred to in that section to the screening officers.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d’y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d’envoyer le tout à Wendy Nixon, directrice, Examen de la réglementation en matière de sûreté aérienne, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-990-1282; téléc. : 613-949-9199; courriel : wendy.nixon@tc.gc.ca).

Ottawa, le 18 avril 2013

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE
RÈGLEMENT CANADIEN DE 2012
SUR LA SÛRETÉ AÉRIENNE
(PROGRAMMES DE SÛRETÉ
AÉROPORTUAIRE)**

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 1(1) du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*¹ est remplacé par ce qui suit :

1. (1) Le présent règlement est le principal moyen pour compléter le cadre législatif prévu aux articles 4.7 à 4.87 de la Loi. Il est conçu pour accroître l’état de préparation dans l’éventualité d’atteintes illicites et de tentatives d’atteintes illicites à l’aviation civile et pour faciliter la détection et la prévention des atteintes illicites et des tentatives d’atteintes illicites à l’aviation civile, et l’intervention et la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d’atteintes.

2. (1) La définition de « personnel de sûreté », à l’article 3 du même règlement, est abrogée.

(2) La définition de « zone réglementée », à l’article 3 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« zone réglementée » Toute partie d’un aérodrome qui est désignée par l’exploitant de l’aérodrome comme zone réglementée conformément à une exigence réglementaire.

(3) L’article 3 du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« personnel de sûreté de l’aérodrome » Personnes physiques employées par l’exploitant d’un aérodrome ou par l’un de ses entrepreneurs pour la préparation dans l’éventualité d’atteintes illicites et de tentatives d’atteintes illicites à l’aviation civile, la détection et la prévention des atteintes illicites et des tentatives d’atteintes illicites à l’aviation civile, et l’intervention et l’aide à la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d’atteintes.

3. L’article 8 du même règlement devient le paragraphe 8(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) L’agent de la paix autorisé par le transporteur aérien en vertu de l’article 531 présente aux agents de contrôle la pièce d’identité et le formulaire visés à cet article.

Regulations
overview

“restricted
area”
« zone
réglementée »

“aerodrome
security
personnel”
« personnel de
sûreté de
l’aérodrome »

Notification by
peace officer

Aperçu du
règlement

« zone
réglementée »
“restricted
area”

« personnel de
sûreté de
l’aérodrome »
“aerodrome
security
personnel”

Avis par un
agent de la paix

¹ SOR/2011-318

¹ DORS/2011-318

Weapons	<p>4. (1) Subsection 79(1) of the Regulations is replaced by the following:</p>	<p>4. (1) Le paragraphe 79(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :</p>	Armes
	<p>79. (1) Subject to subsections (2.1) to (4), a person must not carry or have access to a weapon on board an aircraft.</p>	<p>79. (1) Sous réserve des paragraphes (2.1) à (4), il est interdit à toute personne d’avoir en sa possession une arme ou d’y avoir accès à bord d’un aéronef.</p>	
	<p>(2) Section 79 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):</p>	<p>(2) L’article 79 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :</p>	
Exception — air carrier flights	<p>(2.1) A Canadian in-flight security officer who is acting in the course of their duties may carry or have access to a loaded firearm on board an aircraft operated by an air carrier.</p>	<p>(2.1) Un agent de sûreté à bord canadien qui est dans l’exercice de ses fonctions peut avoir en sa possession une arme à feu chargée à bord d’un aéronef exploité par un transporteur aérien ou y avoir accès.</p>	Exception — vols des transporteurs aériens
	<p>5. Division 3 of Part 4 of the Regulations is replaced by the following:</p>	<p>5. La section 3 de la partie 4 du même règlement est remplacée par ce qui suit :</p>	
	<p>DIVISION 3</p>	<p>SECTION 3</p>	
	<p>AVSEC LEVELS</p>	<p>NIVEAUX AVSEC</p>	
	<p><i>Overview</i></p>	<p><i>Aperçu</i></p>	
Division overview	<p>96. This Division sets out requirements respecting the implementation of additional safeguards in the event of heightened risk conditions.</p>	<p>96. La présente section prévoit les exigences visant la mise en œuvre de mesures de protection supplémentaires lorsque surviennent des états de risque accru.</p>	Aperçu de la section
	<p><i>AVSEC Level Requirements</i></p>	<p><i>Exigences visant les niveaux AVSEC</i></p>	
Additional safeguards	<p>97. If the AVSEC level is raised or maintained above level 1 for an aerodrome or any part of the aerodrome, the operator of the aerodrome must immediately take the following actions:</p> <p>(a) determine which additional safeguards are most likely to help mitigate the heightened risk condition;</p> <p>(b) notify any persons or organizations that have aviation security roles and responsibilities at the aerodrome and are affected by the heightened risk condition;</p> <p>(c) implement or continue to implement the additional safeguards; and</p> <p>(d) notify the Minister of the additional safeguards that are being or will be implemented.</p>	<p>97. Si le niveau AVSEC est augmenté ou maintenu à un niveau supérieur au niveau 1 pour un aéroport ou toute partie de celui-ci, l’exploitant de l’aéroport prend immédiatement les mesures suivantes :</p> <p>a) décider quelles mesures de protection supplémentaires sont les plus susceptibles d’aider à atténuer l’état de risque accru;</p> <p>b) aviser les personnes et les organismes qui ont des rôles et des responsabilités en matière de sûreté aérienne à l’aéroport et qui sont touchés par l’état de risque accru;</p> <p>c) mettre en œuvre les mesures de protection supplémentaires ou continuer de les mettre en œuvre;</p> <p>d) aviser le ministre des mesures de protection supplémentaires qui sont ou seront mises en œuvre.</p>	Mesures de protection supplémentaires
Notification	<p>98. When the AVSEC level is lowered for an aerodrome or any part of the aerodrome, the operator of the aerodrome must immediately notify the persons and organizations that were notified under paragraph 97(b).</p>	<p>98. Lorsque le niveau AVSEC est abaissé pour un aéroport ou toute partie de celui-ci, l’exploitant de l’aéroport avise immédiatement les personnes et les organismes qui ont été avisés en application de l’alinéa 97b).</p>	Avis
Legal powers and obligations	<p>99. For greater certainty, nothing in these Regulations authorizes the operator of an aerodrome to implement additional safeguards that are inconsistent with the operator’s legal powers and obligations.</p>	<p>99. Il est entendu que rien dans le présent règlement n’autorise l’exploitant d’un aéroport à mettre en œuvre des mesures de protection supplémentaires qui ne sont pas compatibles avec ses pouvoirs et obligations juridiques.</p>	Pouvoirs et obligations juridiques
	<p>[100 to 107 reserved]</p>	<p>[100 à 107 réservés]</p>	

6. The heading before section 111 of the Regulations is replaced by the following:

Security Official

7. The heading before section 113 and sections 113 and 114 of the Regulations are replaced by the following:

[113 and 114 reserved]

8. The reference “[115 to 119 reserved]” after the reference “[113 and 114 reserved]” of the Regulations is replaced by the following:

Aerodrome Security Personnel

Initial training

115. (1) The operator of an aerodrome must ensure that a member of the aerodrome security personnel does not carry out an aerodrome-related security role or responsibility at the aerodrome unless the member has received initial training in relation to that role or responsibility.

Training elements

(2) Initial training for aerodrome security personnel must include instruction and evaluation in relation to the topics set out below that are relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel:

- (a) international instruments respecting aviation security, the aviation security provisions of the Act and regulatory requirements;
- (b) the security controls and procedures at the aerodrome where the personnel are employed;
- (c) systems and equipment at the aerodrome;
- (d) an overview of threats to aviation security and acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation;
- (e) the recognition of items that are listed or described in TP 14628 or that pose an immediate threat to aviation security; and
- (f) the actions to be taken by the personnel in response to a threat to aviation security or an act or attempted act of unlawful interference with civil aviation.

Grandfathering

(3) Aerodrome security personnel who are employed at the aerodrome on the day on which this section comes into force are exempted from initial training in relation to any topic for which they have already received training.

Follow-up training

116. (1) The operator of an aerodrome must ensure that aerodrome security personnel receive follow-up training when any of the following circumstances arise:

- (a) a change is made in the aviation security provisions of the Act or in regulatory requirements and the change is relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel;
- (b) a change is made in the security controls and procedures at the aerodrome where the personnel are employed and the change is relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel;

6. L’intertitre précédant l’article 111 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Responsables de la sûreté

7. L’intertitre précédant l’article 113 et les articles 113 et 114 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

[113 et 114 réservés]

8. La mention « [115 à 119 réservés] » qui suit la mention « [113 et 114 réservés] » du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Personnel de sûreté de l’aérodrome

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

Formation initiale

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

Éléments de la formation

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

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

Droits acquis

116. (1) L’exploitant d’un aérodrome veille à ce que le personnel de sûreté de l’aérodrome reçoive de la formation d’appoint dans les cas suivants :

Formation d’appoint

- a) une modification est apportée aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne ou aux exigences réglementaires et elle concerne les rôles et responsabilités visant la sûreté de l’aérodrome du personnel;
- b) une modification est apportée aux mesures de contrôle et à la procédure relatives à la sûreté à l’aérodrome où le personnel est employé et elle concerne les rôles et responsabilités visant la sûreté de l’aérodrome du personnel;

	<p>(c) a new or modified action is to be taken by the personnel in response to a threat to aviation security or an act or attempted act of unlawful interference with civil aviation; and</p> <p>(d) a significant risk or an emerging trend in aviation security is identified to the operator by the Minister and the risk or trend is relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel.</p>	<p>c) le personnel doit prendre une nouvelle mesure ou une mesure modifiée en réponse à une menace visant la sûreté aérienne ou à une atteinte illicite ou à une tentative d'atteinte illicite à l'aviation civile;</p> <p>d) un risque important ou une tendance émergente visant la sûreté aérienne sont portés à l'attention de l'exploitant par le ministre et ils concernent les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome du personnel.</p>	
Follow-up training	<p>(2) The operator of an aerodrome must ensure that a member of the aerodrome security personnel receives follow-up training when a shortcoming is identified by the Minister or the operator in the member's performance of an aerodrome-related security role or responsibility.</p>	<p>(2) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce qu'un membre du personnel de sûreté de l'aérodrome reçoive de la formation d'appoint lorsqu'une insuffisance a été relevée par le ministre ou lui dans l'accomplissement par le membre des rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome.</p>	Formation d'appoint
Training elements	<p>(3) Follow-up training must include</p> <p>(a) a review of any initial-training element related to the circumstance set out in subsection (1) or (2) that gave rise to the follow-up training; and</p> <p>(b) instruction and evaluation in relation to that circumstance.</p>	<p>(3) La formation d'appoint du personnel de sûreté de l'aérodrome comprend :</p> <p>a) l'examen de tout élément de la formation initiale se rapportant au cas qui est prévu aux paragraphes (1) ou (2) et qui a donné lieu à la formation d'appoint;</p> <p>b) l'enseignement et l'évaluation portant sur ce cas.</p>	Éléments de la formation
On-the-job training	<p>117. If, at an aerodrome, the initial or follow-up training of aerodrome security personnel includes on-the-job training, the operator of the aerodrome must ensure that the on-the-job training is provided by a person who has received that same training or has significant experience working as a member of the aerodrome security personnel at an aerodrome listed in Schedule 1.</p>	<p>117. Si, à un aérodrome, la formation initiale ou la formation d'appoint du personnel de sûreté de l'aérodrome comprend de la formation sur le tas, l'exploitant de l'aérodrome veille à ce que la personne qui donne la formation sur le tas ait reçu cette même formation ou possède une expérience de travail substantielle en tant que membre du personnel de sûreté de l'aérodrome à un aérodrome énuméré à l'annexe 1.</p>	Formation sur le tas
Training records	<p>118. (1) The operator of an aerodrome must ensure that, for each individual who receives training in accordance with section 115 or 116, there is a training record that includes</p> <p>(a) a description of the individual's aerodrome-related security roles and responsibilities;</p> <p>(b) a description of all the training that the individual has received in accordance with section 115 or 116; and</p> <p>(c) evaluation results for all the training that the individual has received in accordance with section 115 or 116.</p>	<p>118. (1) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que, pour chaque personne qui reçoit de la formation conformément aux articles 115 ou 116, il y ait un dossier de formation qui comprend :</p> <p>a) la description des rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome de la personne;</p> <p>b) la description de toute la formation que la personne a reçue en conformité avec les articles 115 ou 116;</p> <p>c) les résultats des évaluations de toute la formation que la personne a reçue en conformité avec les articles 115 ou 116.</p>	Dossiers de formation
Record keeping	<p>(2) The operator of the aerodrome must keep the training record for at least two years.</p>	<p>(2) Il le conserve au moins deux ans.</p>	Conservation des dossiers
Ministerial access	<p>(3) The operator of the aerodrome must make the training record available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.</p> <p>[119 reserved]</p>	<p>(3) Il le met à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.</p> <p>[119 réservé]</p>	Accès ministériel
Passenger screening facilities	<p>9. Sections 121 and 122 of the Regulations are replaced by the following:</p> <p>121. The operator of an aerodrome must make facilities available for passenger screening check-points and must make at least one facility available for the private screening of passengers.</p>	<p>9. Les articles 121 et 122 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :</p> <p>121. L'exploitant d'un aérodrome prévoit des installations pour des points de contrôle des passagers et au moins une installation pour le contrôle des passagers en privé.</p>	Installations pour le contrôle des passagers

False
declaration
notice

122. (1) The operator of an aerodrome must post a notice at each passenger screening checkpoint stating that it is an offence for a person at the aerodrome to falsely declare that

- (a) the person is carrying a weapon, an explosive substance, an incendiary device or any other item that could be used to jeopardize the security of an aerodrome or aircraft or that such an item is contained in goods in the person's possession or control or in goods that the person has tendered or is tendering for screening or transportation; or
- (b) another person who is at an aerodrome or on board an aircraft is carrying a weapon, an explosive substance, an incendiary device or any other item that could be used to jeopardize the security of an aerodrome or aircraft or that such an item is contained in goods in the other person's possession or control or in goods that the other person has tendered or is tendering for screening or transportation.

122. (1) L'exploitant d'un aéroport affiche à chaque point de contrôle des passagers un avis qui interdit à toute personne à l'aéroport de faire de fausses déclarations en prétendant :

- a) qu'elle a en sa possession une arme, une substance explosive, un engin incendiaire ou un autre article qui pourrait être utilisé pour compromettre la sûreté d'un aéroport ou d'un aéronef ou qu'un tel objet se trouve dans les biens en sa possession ou sous sa garde ou dans les biens qu'elle a présentés ou est en voie de présenter pour le contrôle ou le transport;
- b) qu'une autre personne qui se trouve à un aéroport ou est à bord d'un aéronef a en sa possession une arme, une substance explosive, un engin incendiaire ou un autre article qui pourrait être utilisé pour compromettre la sûreté d'un aéroport ou d'un aéronef ou qu'un tel objet se trouve dans les biens en la possession ou sous la garde de cette autre personne ou dans les biens que cette autre personne a présentés ou est en voie de présenter pour le contrôle ou le transport.

Avis relatifs
aux fausses
déclarations

Official
languages

(2) The notice must be clearly visible and be in at least both official languages.

10. Section 125 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Screening of Checked Baggage

125. The operator of an aerodrome must make facilities available for the screening of checked baggage and baggage intended to be checked baggage.

11. Section 139 of the Regulations is replaced by the following:

139. (1) If a person has been given notice orally, in writing or by a sign that access to a part of an aerodrome is prohibited or limited to authorized persons, the person must not enter or remain in that part of the aerodrome without authorization.

Restricted areas

(2) The operator of an aerodrome may authorize a person to enter or remain in a restricted area if the requirements of Divisions 6 to 8 are met.

Non-public
areas other than
restricted areas

(3) The operator of an aerodrome may authorize a person to enter or remain in a part of the aerodrome that is not a public area but is not a restricted area if the safety of the aerodrome, persons at the aerodrome and aircraft is not jeopardized.

Non-public
areas other than
restricted areas

(4) A lessee at an aerodrome who has the use of, or is responsible for, a part of the aerodrome that is not a public area but is not a restricted area may authorize a person to enter or remain in that part of the aerodrome if the safety of the aerodrome, persons at the aerodrome and aircraft is not jeopardized.

(2) L'avis doit être clairement visible et être dans au moins les deux langues officielles.

10. L'article 125 du même règlement et l'inter-titre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Contrôle des bagages enregistrés

125. L'exploitant d'un aéroport prévoit des installations pour le contrôle des bagages enregistrés et des bagages destinés à devenir des bagages enregistrés.

11. L'article 139 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

139. (1) Il est interdit d'entrer ou de demeurer sans autorisation dans une partie d'un aéroport à toute personne qui a reçu un avis, que ce soit oralement, par écrit ou au moyen d'un panneau, indiquant que l'accès à cette partie est interdit ou restreint aux personnes autorisées.

(2) L'exploitant d'un aéroport peut permettre à toute personne d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée si les exigences des sections 6 à 8 sont respectées.

(3) L'exploitant d'un aéroport peut permettre à toute personne d'entrer ou de demeurer dans une partie de l'aéroport qui n'est pas destinée au public mais qui n'est pas une zone réglementée si la sécurité de l'aéroport, des personnes à l'aéroport et des aéronefs n'est pas compromise.

(4) Tout locataire à un aéroport ayant l'utilisation d'une partie d'un aéroport qui n'est pas destinée au public mais qui n'est pas une zone réglementée, ou ayant la responsabilité de cette partie, peut permettre à une personne d'y entrer ou d'y demeurer si la sécurité de l'aéroport, des personnes à l'aéroport et des aéronefs n'est pas compromise.

Langues
officielles

Installations
pour le contrôle
des bagages
enregistrés

Interdiction

Zones
réglementées

Zones qui ne
sont pas
destinées au
public autres
que des zones
réglementées

Zones qui ne
sont pas
destinées au
public autres
que des zones
réglementées

Pilot's licence	<p>12. Subsection 142(2) of the Regulations is replaced by the following:</p> <p>(2) A pilot's licence issued under the <i>Canadian Aviation Regulations</i> is a document of entitlement for a restricted area that is used by general aviation, if the holder of the licence also holds a valid medical certificate of a category that is appropriate for that licence and</p> <p>(a) is acting in the course of their employment; or</p> <p>(b) requires access to an aircraft that they own or operate.</p>	<p>12. Le paragraphe 142(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :</p> <p>(2) La licence de pilote délivrée sous le régime du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> est un document d'autorisation pour les zones réglementées utilisées par l'aviation générale si son titulaire est aussi titulaire d'un certificat médical valide de la catégorie propre à la licence et si, selon le cas :</p> <p>a) il agit dans le cadre de son emploi;</p> <p>b) il a besoin d'avoir accès à un aéronef dont il est le propriétaire ou qu'il exploite.</p>	Licence de pilote
Reason for deactivation	<p>13. Section 155 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):</p> <p>(1.1) If the operator of an aerodrome asks CATSA to deactivate a restricted area identity card, the operator must inform CATSA of the reason for the request.</p>	<p>13. L'article 155 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :</p> <p>(1.1) L'exploitant d'un aéroport qui demande à l'ACSTA de désactiver une carte d'identité de zone réglementée informe celle-ci de la raison de cette demande.</p>	Raison de la désactivation
Display of temporary passes	<p>14. Section 167 of the Regulations is renumbered as subsection 167(1) and is amended by adding the following:</p> <p>(2) A person to whom a temporary pass has been issued must not enter or remain in a restricted area unless they visibly display the pass on their outer clothing at all times.</p>	<p>14. L'article 167 du même règlement devient le paragraphe 167(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :</p> <p>(2) Il est interdit à tout titulaire d'un laissez-passer temporaire d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée à moins que son laissez-passer ne soit porté visiblement et en tout temps sur son vêtement extérieur.</p>	Visibilité des laissez-passer temporaires
	<p>15. Section 174 of the Regulations is repealed.</p>	<p>15. L'article 174 du même règlement est abrogé.</p>	
	<p>16. Division 9 of Part 4 of the Regulations is replaced by the following:</p>	<p>16. La section 9 de la partie 4 du même règlement est remplacée par ce qui suit :</p>	

DIVISION 9

SECTION 9

AIRPORT SECURITY PROGRAMS

PROGRAMMES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE

Overview

Aperçu

Division overview

189. This Division sets out the regulatory framework for promoting a comprehensive, coordinated and integrated approach to airport security. The processes required under this Division are intended to facilitate the establishment and implementation of effective airport security programs that reflect the circumstances of each aerodrome.

189. La présente section prévoit le cadre réglementaire pour promouvoir une approche globale, coordonnée et intégrée de la sûreté aéroportuaire. Les processus exigés par la présente section sont destinés à faciliter l'établissement et la mise en œuvre de programmes de sûreté aéroportuaire qui sont efficaces et qui reflètent les circonstances de chaque aéroport.

Aperçu de la section

Interpretation

Interprétation

Processes and procedures

190. For greater certainty, any reference to a process in this Division includes the procedures, if any, that are necessary to implement that process.

190. Il est entendu que, dans la présente section, la mention de processus comprend la procédure nécessaire pour le mettre en œuvre, le cas échéant.

Processus et procédure

Airport Security Program Requirements

Exigences du programme de sûreté aéroportuaire

Requirement to establish and implement

191. (1) The operator of an aerodrome must establish and implement an airport security program.

191. (1) L'exploitant d'un aéroport établit et met en œuvre un programme de sûreté aéroportuaire.

Exigence — établissement et mise en œuvre

Program requirements

(2) As part of its airport security program, the operator of the aerodrome must

- (a) define and document the aerodrome-related security roles and responsibilities assigned to each of the operator's employee groups and contractor groups;
- (b) communicate the information referred to in paragraph (a) to the employees and contractors in those groups;
- (c) have a security policy statement that establishes an overall commitment and direction for aerodrome security and sets out the operator's security objectives;
- (d) communicate the security policy statement in an accessible manner to all persons who are employed at the aerodrome or who require access to the aerodrome in the course of their employment;
- (e) establish and implement a process for responding to aerodrome-related security incidents and breaches in a coordinated manner that is intended to minimize their impact;
- (f) establish and implement a security awareness program that promotes a culture of security vigilance and awareness among the following persons:
 - (i) persons who are employed at the aerodrome,
 - (ii) crew members who are based at the aerodrome, and
 - (iii) persons, other than crew members, who require access to the aerodrome in the course of their employment;
- (g) assess and disseminate risk information within the operator's organization for the purpose of informed decision-making about aviation security;
- (h) establish and implement a process for receiving, retaining, disclosing and disposing of sensitive information respecting aviation security in order to protect that information from unauthorized access;
- (i) receive, retain, disclose and dispose of sensitive information respecting aviation security in a manner that protects the information from unauthorized access;
- (j) disclose sensitive information respecting aviation security to the following persons if they have been assigned aerodrome-related security roles and responsibilities and require the information to carry out those roles and responsibilities:
 - (i) persons who are employed at the aerodrome, and
 - (ii) persons who require access to the aerodrome in the course of their employment;
- (k) have a current scale map of the aerodrome that identifies all restricted areas, security barriers and restricted area access points; and
- (l) document how the operator achieves compliance with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator.

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

Exigences — programme

- a) de définir et de documenter les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroport qui sont assignés à chaque groupe de ses employés et de ses entrepreneurs;
- b) de communiquer les renseignements visés à l'alinéa a) aux employés et aux entrepreneurs de ces groupes;
- c) de disposer d'un énoncé de politique en matière de sûreté qui établit une orientation et un engagement généraux en matière de sûreté à l'aéroport et qui fixe ses objectifs de sûreté;
- d) de communiquer l'énoncé de politique en matière de sûreté d'une manière accessible aux personnes qui sont employées à l'aéroport ou qui ont besoin d'y avoir accès dans le cadre de leur emploi;
- e) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour répondre aux incidents et aux infractions visant la sûreté de l'aéroport d'une manière coordonnée qui est destinée à minimiser leur incidence;
- f) d'établir et de mettre en œuvre un programme de sensibilisation à la sûreté qui encourage une culture de vigilance et de sensibilisation à l'égard de la sûreté chez les personnes suivantes :
 - (i) les personnes qui sont employées à l'aéroport,
 - (ii) les membres d'équipage qui sont basés à l'aéroport,
 - (iii) les personnes, autres que les membres d'équipage, qui ont besoin d'avoir accès à l'aéroport dans le cadre de leur emploi;
- g) d'évaluer et de diffuser les renseignements sur les risques à l'intérieur de son organisation dans le but de prendre des décisions éclairées en matière de sûreté aérienne;
- h) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour recevoir, conserver, communiquer et éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne dans le but de les protéger contre l'accès non autorisé;
- i) de recevoir, de conserver, de communiquer et d'éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne d'une manière visant à les protéger contre l'accès non autorisé;
- j) de communiquer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne aux personnes ci-après qui en ont besoin pour remplir les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroport qui leur sont assignés :
 - (i) les personnes qui sont employées à l'aéroport,
 - (ii) les personnes qui ont besoin d'y avoir accès dans le cadre de leur emploi;
- k) d'avoir une carte à l'échelle de l'aéroport qui est à jour et qui indique les zones réglementées, les enceintes de sûreté et les points d'accès aux zones réglementées;

Other program requirements	<p>(3) The following also form part of the airport security program:</p> <p>(a) the security official referred to in section 112;</p> <p>(b) the aerodrome security personnel training referred to in sections 115 and 116;</p> <p>(c) the security committee or other working group or forum referred to in section 195;</p> <p>(d) the multi-agency advisory committee referred to in section 196;</p> <p>(e) the airport security risk assessment referred to in section 197;</p> <p>(f) the airport security plan referred to in section 202;</p> <p>(g) the emergency plan referred to in section 206; and</p> <p>(h) the security exercises referred to in sections 207 and 208.</p>	<p>(3) Font également partie du programme de sûreté aéroportuaire :</p> <p>a) le responsable de la sûreté mentionné à l'article 112;</p> <p>b) la formation du personnel de sûreté de l'aérodrome qui est mentionnée aux articles 115 et 116;</p> <p>c) le comité de sûreté ou l'autre groupe de travail ou forum mentionnés à l'article 195;</p> <p>d) le comité consultatif multi-organismes mentionné à l'article 196;</p> <p>e) l'évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire mentionnée à l'article 197;</p> <p>f) le plan de sûreté aéroportuaire mentionné à l'article 202;</p> <p>g) le plan d'urgence mentionné à l'article 206;</p> <p>h) les exercices de sûreté mentionnés aux articles 207 et 208.</p>	Autres exigences — programme
Prohibition	<p>192. The operator of an aerodrome must not operate the aerodrome unless the operator's airport security plan is approved by the Minister.</p>	<p>192. Il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome d'exploiter celui-ci à moins que son plan de sûreté aéroportuaire ne soit approuvé par le ministre.</p>	Interdiction
Documentation	<p>193. (1) The operator of an aerodrome must</p> <p>(a) keep documentation related to its airport security risk assessment and its airport security plan for at least ten years; and</p> <p>(b) keep all other documentation related to its airport security program for at least two years.</p>	<p>193. (1) L'exploitant d'un aérodrome conserve :</p> <p>a) pendant au moins dix ans, la documentation relative à son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire et à son plan de sûreté aéroportuaire;</p> <p>b) pendant au moins deux ans, toute autre documentation relative à son programme de sûreté aéroportuaire.</p>	Documentation
Ministerial access	<p>(2) The operator of the aerodrome must make the documentation available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.</p>	<p>(2) Il met la documentation à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.</p>	Accès ministériel
Requirement to amend	<p>194. The operator of an aerodrome must amend its airport security program if</p> <p>(a) an aviation security risk that is not addressed by the program is identified to the operator by the Minister; or</p> <p>(b) the operator identifies an aviation security risk at the aerodrome that is not addressed by the program.</p>	<p>194. L'exploitant d'un aérodrome modifie son programme de sûreté aéroportuaire dans les cas suivants :</p> <p>a) un risque visant la sûreté aérienne dont le programme ne traite pas est porté à son attention par le ministre;</p> <p>b) l'exploitant décèle un risque visant la sûreté aérienne à l'aérodrome dont le programme ne traite pas.</p>	Exigence — modification

Committees

Comités

Security committee	<p>195. (1) The operator of an aerodrome must have a security committee or other working group or forum that</p> <p>(a) advises the operator on the development of controls and processes that are required at the aerodrome in order to comply with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator;</p> <p>(b) helps coordinate the implementation of the controls and processes that are required at the aerodrome in order to comply with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator; and</p> <p>(c) promotes the sharing of information respecting the airport security program.</p>	<p>195. (1) L'exploitant d'un aérodrome dispose d'un comité de sûreté, ou d'un autre groupe de travail ou forum, qui :</p> <p>a) le conseille sur l'élaboration des mesures de contrôle et des processus nécessaires à l'aérodrome pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui;</p> <p>b) aide à coordonner la mise en œuvre des mesures de contrôle et des processus nécessaires à l'aérodrome pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui;</p> <p>c) favorise le partage de renseignements concernant le programme de sûreté aéroportuaire.</p>	Comité de sûreté
--------------------	---	--	------------------

Terms of reference	(2) The operator of the aerodrome must establish the security committee or other working group or forum in accordance with written terms of reference that (a) identify its membership; and (b) define the roles and responsibilities of each member.	(2) Il établit le comité de sûreté ou l'autre groupe de travail ou forum conformément à un mandat écrit qui : a) en indique les membres; b) définit les rôles et responsabilités de chacun d'eux.	Mandat
Records	(3) The operator of the aerodrome must keep records of the activities and decisions of the security committee or other working group or forum.	(3) Il tient des registres sur les activités et les décisions du comité de sûreté ou de l'autre groupe de travail ou forum.	Registres
Multi-agency advisory committee	196. (1) The operator of an aerodrome must have a multi-agency advisory committee that (a) advises the operator on its airport security risk assessment and its airport security plan; and (b) promotes the sharing of sensitive information respecting aviation security at the aerodrome.	196. (1) L'exploitant d'un aérodrome dispose d'un comité consultatif multi-organismes qui : a) le conseille sur son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire et son plan de sûreté aéroportuaire; b) favorise le partage de données délicates visant la sûreté aérienne à l'aérodrome.	Comité consultatif multi-organismes
Membership	(2) The operator of the aerodrome must invite at least the following persons and organizations to be members of the multi-agency advisory committee: (a) the Department of Transport regional director for aviation security; (b) CATSA; (c) the police service with jurisdiction at the aerodrome; (d) the Royal Canadian Mounted Police; (e) the Canadian Security Intelligence Service; and (f) the Canada Border Services Agency.	(2) Il invite à faire partie du comité consultatif multi-organismes, à tout le moins, les personnes et les organismes suivants : a) le directeur régional responsable de la sûreté aérienne du ministère des Transports; b) l'ACSTA; c) le corps policier ayant compétence à l'aérodrome; d) la Gendarmerie royale du Canada; e) le Service canadien du renseignement de sécurité; f) l'Agence des services frontaliers du Canada.	Composition
Terms of reference	(3) The operator of the aerodrome must establish the multi-agency advisory committee in accordance with written terms of reference.	(3) Il établit le comité consultatif multi-organismes conformément à un mandat écrit.	Mandat
Records	(4) The operator of the aerodrome must keep records of the activities and decisions of the multi-agency advisory committee.	(4) Il tient des registres sur les activités et les décisions du comité consultatif multi-organismes.	Registres

Airport Security Risk Assessments

Airport security risk assessments	197. The operator of an aerodrome must have an airport security risk assessment that identifies, assesses and prioritizes aviation security risks and that includes the following elements: (a) a threat assessment that evaluates the probability that aviation security incidents will occur at or near the aerodrome; (b) a criticality assessment that lists, assesses, and prioritizes in their order of importance to the continuity of the operation of the aerodrome, (i) persons, assets, operations and infrastructure at the aerodrome, and (ii) infrastructure near the aerodrome; (c) a vulnerability assessment that considers the extent to which a potential target is susceptible to loss or damage and that evaluates this susceptibility in the context of the threat assessment; and (d) an impact assessment that, at a minimum, measures the consequences of an aviation security incident or potential aviation security incident in terms of
-----------------------------------	---

Évaluations des risques visant la sûreté aéroportuaire

Évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire	197. L'exploitant d'un aérodrome dispose d'une évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire qui cerne, évalue, et classe par ordre de priorité, les risques visant la sûreté aérienne et comprend les éléments suivants : a) une évaluation de la menace qui évalue la probabilité que des incidents visant la sûreté aérienne surviennent à l'aérodrome ou à proximité de celui-ci; b) une évaluation de la criticité qui énumère, évalue, et classe par ordre de priorité selon leur importance pour la continuité de l'exploitation de l'aérodrome, les éléments suivants : (i) les personnes, l'actif, les activités et l'infrastructure à l'aérodrome, (ii) l'infrastructure à proximité de l'aérodrome; c) une évaluation de la vulnérabilité qui tient compte de la mesure dans laquelle une cible potentielle peut subir des pertes ou des dommages et évalue cette possibilité dans le contexte de l'évaluation de la menace;
---	---

- (i) a decrease in public safety and security,
- (ii) financial and economic loss, and
- (iii) a loss of public confidence.

d) une évaluation des incidences qui mesure, à tout le moins, les conséquences d'un incident ou d'un incident potentiel visant la sûreté aérienne relativement à ce qui suit :

- (i) une baisse de la sécurité et de la sûreté publiques,
- (ii) des pertes financières et économiques,
- (iii) une perte de confiance du public.

Submission for approval	<p>198. (1) The operator of an aerodrome must submit its airport security risk assessment to the Minister for approval. After the first approval, the operator must submit the assessment to the Minister for approval at least once every five years and each time the operator amends the assessment as a result of a review conducted under subsection 200(3).</p>	<p>198. (1) L'exploitant d'un aéroport présente son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire au ministre pour approbation. Après avoir obtenu la première approbation, il la lui présente pour approbation au moins une fois tous les cinq ans et chaque fois qu'il la modifie à la suite d'un examen effectué en application du paragraphe 200(3).</p>	Présentation pour approbation
Interpretation	<p>(2) For greater certainty, any approval of the airport security risk assessment by the Minister marks the start of a new five-year period for the purposes of subsection (1).</p>	<p>(2) Il est entendu que l'approbation par le ministre de l'évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire marque le début d'une nouvelle période de cinq ans pour l'application du paragraphe (1).</p>	Interprétation
Requirement to consider advice	<p>199. The operator of an aerodrome must consider the advice of its multi-agency advisory committee when the operator is</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) preparing its airport security risk assessment for submission to the Minister for approval; and (b) reviewing its airport security risk assessment. 	<p>199. L'exploitant d'un aéroport tient compte des conseils de son comité consultatif multi-organismes dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) lorsqu'il prépare son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire pour la présenter au ministre pour son approbation; b) lorsqu'il effectue l'examen de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire. 	Obligation de tenir compte des conseils
Comprehensive review	<p>200. (1) The operator of an aerodrome must conduct a comprehensive review of its airport security risk assessment at least once a year.</p>	<p>200. (1) L'exploitant d'un aéroport effectue au moins une fois par an un examen global de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire.</p>	Examen global
Targeted review	<p>(2) The operator of the aerodrome must conduct a targeted review of its airport security risk assessment if</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) a special event that poses a medium to high risk to aviation security is scheduled to take place at the aerodrome; (b) the operator is planning a change to the physical layout or operation of the aerodrome that could affect aviation security at the aerodrome; (c) an environmental or operational change at or near the aerodrome poses a medium to high risk to aviation security; (d) a change in regulatory requirements could have an impact on aerodrome security; or (e) the operator identifies a vulnerability at the aerodrome. 	<p>(2) Il effectue un examen ciblé de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) un événement spécial qui présente un risque de moyen à élevé visant la sûreté aérienne est prévu à l'aéroport; b) l'exploitant prévoit des modifications de l'aménagement physique ou de l'exploitation de l'aéroport qui pourraient avoir une incidence sur la sûreté aérienne à l'aéroport; c) un changement environnemental ou opérationnel à l'aéroport ou à proximité de celui-ci présente un risque de moyen à élevé visant la sûreté aérienne; d) une modification des exigences réglementaires pourrait avoir une incidence sur la sûreté à l'aéroport; e) l'exploitant cerne une vulnérabilité à l'aéroport. 	Examen ciblé
Other reviews	<p>(3) The operator of the aerodrome must also conduct a comprehensive or targeted review of its airport security risk assessment if the Minister</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) informs the operator that there is a change in the threat environment; or (b) identifies to the operator a vulnerability at the aerodrome that is not addressed by the assessment. 	<p>(3) Il effectue aussi un examen global ou ciblé de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le ministre l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace; b) le ministre porte à son attention une vulnérabilité à l'aéroport qui n'est pas traitée dans l'évaluation. 	Autres examens

Activity types	<p>(3) For the purposes of paragraph (2)(a), the activity types must include</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) access controls; (b) monitoring and patrolling; (c) communications; and (d) other operational controls. 	<p>(3) Pour l'application de l'alinéa (2)a), les types d'activité comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les mesures de contrôle de l'accès; b) la surveillance et les patrouilles; c) les communications; d) les autres mesures de contrôle opérationnel. 	Type d'activités
Locations	<p>(4) For the purposes of paragraph (2)(a), the locations must include</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) public areas of the aerodrome; (b) areas of the aerodrome that are not public areas but are not restricted areas; and (c) restricted areas. 	<p>(4) Pour l'application de l'alinéa (2)a), les endroits comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les parties de l'aérodrome destinées au public; b) les parties de l'aérodrome qui ne sont pas destinées au public mais qui ne sont pas des zones réglementées; c) les zones réglementées. 	Endroits
Requirement to consider advice	<p>203. The operator of an aerodrome must, when establishing its airport security plan and when implementing that plan, consider the advice of its multi-agency advisory committee.</p>	<p>203. L'exploitant d'un aérodrome tient compte, lorsqu'il établit son plan de sûreté aéroportuaire et qu'il le met en œuvre, des conseils de son comité consultatif multi-organismes.</p>	Obligation de tenir compte des conseils
Approval	<p>204. The Minister must approve an airport security plan submitted by the operator of an aerodrome if</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the plan meets the requirements of section 202; (b) the plan is likely to be effective in enabling the operator to prepare for, detect, prevent, respond to and recover from acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation; (c) the risk-management strategy is in proportion to the risks it addresses; (d) the operator has considered the advice of its multi-agency advisory committee; (e) the operator has not overlooked an aviation security risk that could affect the operation of the aerodrome; (f) the additional safeguards can be implemented rapidly and consistently; (g) the additional safeguards are consistent with existing rights and freedoms; and (h) the plan can be implemented without compromising aviation security. 	<p>204. Le ministre approuve le plan de sûreté aéroportuaire qui lui est présenté par l'exploitant d'un aérodrome si les conditions suivantes sont réunies :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le plan est conforme aux exigences de l'article 202; b) le plan est susceptible d'être efficace pour permettre à l'exploitant de se préparer dans l'éventualité d'atteintes illicites et de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, de détecter et de prévenir les atteintes illicites et les tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, et d'intervenir et de voir à la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes; c) la stratégie de gestion du risque est proportionnelle aux risques dont elle traite; d) l'exploitant a tenu compte des conseils de son comité consultatif multi-organismes; e) l'exploitant n'a pas omis de risques visant la sûreté aérienne qui pourraient avoir une incidence sur l'exploitation de l'aérodrome; f) les mesures de protection supplémentaires peuvent être rapidement et systématiquement mises en œuvre; g) elles sont compatibles avec les droits et libertés existants; h) le plan peut être mis en œuvre sans compromettre la sûreté aérienne. 	Approbation
Requirement to amend	<p>205. (1) The operator of an aerodrome must amend its airport security plan if</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the Minister identifies to the operator a gap in the plan; (b) the Minister informs the operator that there is a change in the threat environment; or (c) the operator identifies a gap in the plan. 	<p>205. (1) L'exploitant d'un aérodrome modifie son plan de sûreté aéroportuaire dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le ministre porte à l'attention de l'exploitant toute lacune dans le plan; b) le ministre l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace; c) l'exploitant décèle une lacune dans le plan. 	Obligation de modifier
Submission of amendment	<p>(2) The operator of the aerodrome must, within 30 days after an occurrence set out in subsection (1), submit the amendment to the Minister for approval.</p>	<p>(2) Il présente au ministre pour approbation la modification dans les trente jours qui suivent un cas prévu au paragraphe (1).</p>	Présentation d'une modification
Approval	<p>(3) The Minister must approve the airport security plan as amended if the requirements of section 204 continue to be met.</p>	<p>(3) Le ministre approuve le plan de sûreté aéroportuaire tel qu'il est modifié si les exigences de l'article 204 continuent d'être respectées.</p>	Approbation

Emergency Plans

Plan requirements

206. (1) The operator of an aerodrome must establish an emergency plan that sets out the response procedures to be followed at the aerodrome for coordinated responses to the following emergencies:

- (a) bomb threats;
- (b) hijackings of aircraft; and
- (c) other acts of unlawful interference with civil aviation.

Response procedures

(2) The response procedures must

- (a) set out in detail the actions to be taken by the operator of the aerodrome and all other persons or organizations involved, including, as applicable, the police, emergency response providers, air carriers, emergency coordination centre personnel and control tower or flight service station personnel;
- (b) include detailed procedures for the evacuation of air terminal buildings;
- (c) include detailed procedures for the search of air terminal buildings;
- (d) include detailed procedures for the handling and disposal of a suspected bomb; and
- (e) include detailed procedures for the detention on the ground of any aircraft involved in a bomb threat or hijacking.

Security Exercises

Operations-based security exercise

207. (1) The operator of an aerodrome must, at least once every two years, carry out an operations-based security exercise that

- (a) tests the effectiveness of the operator's emergency plan in response to an act of unlawful interference with civil aviation and involves the persons and organizations referred to in the plan; and
- (b) tests the effectiveness of the additional safeguards in the menu of additional safeguards set out in the operator's airport security plan.

Equivalency

(2) If, in response to an aviation security incident, the Minister raises the AVSEC level for an aerodrome or any part of an aerodrome, the implementation of additional safeguards by the operator of the aerodrome counts as an operations-based security exercise for the purposes of subsection (1).

Discussion-based security exercise

208. (1) The operator of an aerodrome must, at least once a year, carry out a discussion-based security exercise that

- (a) tests the effectiveness of the operator's emergency plan in response to an act of unlawful interference with civil aviation and involves the persons and organizations referred to in the plan; and
- (b) tests the effectiveness of the additional safeguards in the menu of additional safeguards set out in the operator's airport security plan.

Plans d'urgence

206. (1) L'exploitant d'un aéroport établit un plan d'urgence qui prévoit la procédure d'intervention à suivre à l'aéroport pour des interventions coordonnées dans le cas des urgences suivantes :

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

(2) La procédure d'intervention :

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

Exigences du plan

Procédure d'intervention

Exercices de sûreté

207. (1) L'exploitant d'un aéroport tient, au moins une fois tous les deux ans, des exercices de sûreté fondés sur les opérations qui :

- a) mettent à l'essai l'efficacité de son plan d'urgence en réponse à une atteinte illicite à l'aviation civile et requièrent la participation des personnes et des organismes mentionnés dans ce plan;
- b) mettent à l'essai l'efficacité des mesures de protection supplémentaires figurant dans le répertoire prévu dans son plan de sûreté aéroportuaire.

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

Exercices de sûreté fondés sur les opérations

Équivalence

208. (1) L'exploitant d'un aéroport tient, au moins une fois par an, des exercices de sûreté fondés sur la discussion qui :

- a) mettent à l'essai l'efficacité de son plan d'urgence en réponse à une atteinte illicite à l'aviation civile et requièrent la participation des personnes et des organismes mentionnés dans ce plan;
- b) mettent à l'essai l'efficacité des mesures de protection supplémentaires figurant dans le répertoire prévu dans son plan de sûreté aéroportuaire.

Exercices de sûreté fondés sur la discussion

Exception	(2) Despite subsection (1), the operator of an aerodrome is not required to carry out a discussion-based security exercise in any year in which it carries out an operations-based security exercise.	(2) Malgré le paragraphe (1), l'exploitant d'un aérodrome n'a pas à tenir un exercice de sûreté fondé sur la discussion dans l'année où il tient un exercice de sûreté fondé sur les opérations.	Exception
Notice	209. The operator of an aerodrome must give the Minister 60 days' notice of any security exercise that the operator plans to carry out.	209. L'exploitant d'un aérodrome donne au ministre un préavis de soixante jours de tout exercice de sûreté qu'il prévoit tenir.	Avis

Reports

Rapports

Additional safeguards	210. (1) The operator of an aerodrome must prepare a written report each time additional safeguards are implemented at the aerodrome. The report must include (a) a description of the additional safeguards that were implemented; (b) an evaluation of the effectiveness of those additional safeguards; and (c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the implementation of those additional safeguards.	210. (1) L'exploitant d'un aérodrome rédige un rapport chaque fois que des mesures de protection supplémentaires sont mises en œuvre à l'aérodrome. Le rapport comprend : a) la description des mesures de protection supplémentaires qui ont été mises en œuvre; b) l'évaluation de l'efficacité des mesures de protection supplémentaires; c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant la mise en œuvre de ces mesures de protection supplémentaires.	Mesures de protection supplémentaires
-----------------------	--	---	---------------------------------------

Emergencies	(2) The operator of an aerodrome must prepare a written report each time an emergency referred to in subsection 206(1) occurs at the aerodrome. The report must include (a) a description of the emergency; (b) an evaluation of the effectiveness of the operator's emergency plan; and (c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the emergency.	(2) L'exploitant d'un aérodrome rédige un rapport chaque fois que survient à l'aérodrome une urgence visée au paragraphe 206(1). Le rapport comprend : a) la description de l'urgence; b) l'évaluation de l'efficacité du plan d'urgence de l'exploitant de l'aérodrome; c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant l'urgence.	Urgences
-------------	---	--	----------

Exercises	(3) The operator of an aerodrome must prepare a written report on each security exercise that it carries out. The report must include (a) an outline of the exercise scenario; (b) an evaluation of the effectiveness of the exercise; and (c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the exercise.	(3) L'exploitant d'un aérodrome rédige un rapport pour chacun des exercices de sûreté qu'il tient. Le rapport comprend : a) les grandes lignes du scénario de l'exercice; b) l'évaluation de l'efficacité de l'exercice; c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant l'exercice.	Exercices
-----------	--	---	-----------

Corrective Actions

Mesures correctives

Corrective actions	211. Subject to section 212, the operator of an aerodrome must immediately take corrective actions to address a vulnerability that contributes to a heightened aviation security risk at the aerodrome and that (a) is identified to the operator by the Minister; or (b) is identified by the operator.	211. Sous réserve de l'article 212, l'exploitant d'un aérodrome prend immédiatement des mesures correctives pour faire face à une vulnérabilité qui contribue à un risque accru visant la sûreté aérienne à l'aérodrome et qui, selon le cas : a) est portée à son attention par le ministre; b) est décelée par l'exploitant.	Mesures correctives
--------------------	---	---	---------------------

Corrective action plan	212. If a corrective action to be taken by the operator of an aerodrome under section 211 involves a phased approach, the operator must include in its airport security program a corrective action plan that sets out (a) the nature of the vulnerability to be addressed; (b) a rationale for the phased approach; and (c) a timetable setting out when each phase of the corrective action plan will be completed.	212. Si une mesure corrective à prendre par l'exploitant d'un aérodrome en application de l'article 211 comporte une approche par étapes, celui-ci joint, à son programme de sûreté aéroportuaire, un plan de mesures correctives qui prévoit les éléments suivants : a) la nature de la vulnérabilité à traiter; b) une justification de l'approche par étapes; c) un échéancier qui prévoit quand chaque étape du plan de mesures correctives sera terminée.	Plan de mesures correctives
------------------------	---	--	-----------------------------

*Disclosure of Information**Communication de renseignements*

Prohibition

213. A person other than the Minister must not disclose security-sensitive information that is created or used under this Division unless the disclosure is required by law or is necessary to comply or facilitate compliance with the aviation security provisions of the Act, regulatory requirements or the requirements of an emergency direction.

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

Interdiction

17. Division 11 of Part 4 of the Regulations is replaced by the following:

17. La section 11 de la partie 4 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

DIVISION 11

SECTION 11

PRIMARY SECURITY LINE PARTNERS

PARTENAIRES DE LA PREMIÈRE LIGNE DE SÛRETÉ

*Overview**Aperçu*

Division overview

224. This Division sets out the role of a primary security line partner in supporting the establishment and implementation of an effective airport security program by the operator of an aerodrome.

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

Aperçu de la section

*Security Official**Responsables de la sûreté*

Interpretation

225. A security official of a primary security line partner at an aerodrome is an individual who is responsible for

225. Les responsables de la sûreté d'un partenaire de la première ligne de sûreté à un aéroport sont des personnes physiques qui sont chargées :

Interprétation

- (a) coordinating and overseeing compliance with the regulatory requirements that apply to the partner under this Part; and
- (b) acting as the principal contact between the partner, the operator of the aerodrome and the Minister with respect to security matters, including compliance with the regulatory requirements that apply to the partner under this Part.

- a) d'une part, de coordonner et de superviser la conformité aux exigences réglementaires qui s'appliquent au partenaire aux termes de la présente partie;
- b) d'autre part, d'agir à titre d'intermédiaire principal entre le partenaire, l'exploitant de l'aéroport et le ministre en ce qui concerne les questions de sûreté, y compris la conformité aux exigences réglementaires qui s'appliquent au partenaire aux termes de la présente partie.

Requirement

226. (1) A primary security line partner at an aerodrome must have, at all times, at least one security official or acting security official.

226. (1) Le partenaire de la première ligne de sûreté à un aéroport dispose, en tout temps, d'au moins un responsable de la sûreté ou d'un suppléant de celui-ci.

Exigence

Contact information

(2) The primary security line partner must provide the operator of the aerodrome and the Minister with

(2) Il fournit à l'exploitant de l'aéroport et au ministre :

Coordonnées

- (a) the name of each security official and acting security official; and
- (b) 24-hour contact information for those officials.

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

*Support for Airport Security Programs**Appui aux programmes de sûreté aéroportuaire*

Requirements

227. At each aerodrome where a primary security line partner carries out operations, the partner must

- (a) define and document the aerodrome-related security roles and responsibilities assigned to each of the partner's employee groups and contractor groups that require access to restricted areas at the aerodrome in the course of their employment;

227. À chaque aéroport où il exerce ses activités, le partenaire de la première ligne de sûreté est tenu :

Exigences

- a) de définir et de documenter les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroport qui sont assignés à chaque groupe de ses employés et de ses entrepreneurs qui ont besoin d'avoir accès aux zones réglementées de l'aéroport dans le cadre de leur emploi;

- (b) communicate the information referred to in paragraph (a) to the employees and contractors in those groups and document how that information is communicated;
 - (c) establish, implement and document a security awareness program that promotes a culture of security vigilance and awareness among its employees if the security awareness program of the operator of the aerodrome does not cover matters that are unique to the partner's operations;
 - (d) document the measures, procedures and processes that the partner has in place at the aerodrome to protect the security of restricted areas and to prevent breaches of the primary security line;
 - (e) create a document that
 - (i) describes each area on the aerodrome's primary security line that is occupied by the partner,
 - (ii) indicates the location of each restricted area access point in those areas, and
 - (iii) describes those restricted area access points;
 - (f) establish, implement and document a process for receiving, retaining, disclosing and disposing of sensitive information respecting aerodrome security in order to protect that information from unauthorized access; and
 - (g) receive, retain, disclose and dispose of sensitive information respecting aerodrome security in a manner that protects the information from unauthorized access.
- [228 and 229 reserved]

Provision of Information

Provision to operator of aerodrome

230. (1) At each aerodrome where a primary security line partner carries out operations, the partner must provide the operator of the aerodrome with the information that is documented or created under section 227 on reasonable notice given by the operator.

Provision to Minister

(2) The primary security line partner must provide the Minister with the same information on reasonable notice given by the Minister.

[231 and 232 reserved]

Corrective Actions

Corrective actions

233. (1) Subject to section 234, a primary security line partner must immediately take corrective actions to address a vulnerability that contributes to an aerodrome-related security risk and that

- (a) is identified to the partner by the Minister;
- (b) is identified to the partner by the operator of the aerodrome where the partner carries out operations; or
- (c) is identified by the partner.

Notification

(2) If a primary security line partner takes corrective actions at an aerodrome, the primary security line partner must immediately notify the operator of the aerodrome.

- b) de communiquer les renseignements visés à l'alinéa a) aux employés et aux entrepreneurs de ces groupes et de documenter la manière dont ils sont communiqués;
 - c) d'établir, de mettre en œuvre et de documenter un programme de sensibilisation à la sûreté qui encourage une culture de vigilance et de sensibilisation à l'égard de la sûreté chez ses employés si le programme de sensibilisation à la sûreté de l'exploitant de l'aérodrome ne traite pas de questions qui sont spécifiques aux activités du partenaire;
 - d) de documenter les mesures, les procédures et les processus qu'il a mis en place à l'aérodrome pour assurer la sûreté des zones réglementées et empêcher les atteintes à la sûreté à la première ligne de sûreté;
 - e) de créer un document qui :
 - (i) décrit chaque zone sur la première ligne de sûreté de l'aérodrome qu'il occupe,
 - (ii) indique où est situé, dans ces zones, chaque point d'accès aux zones réglementées,
 - (iii) décrit ces points d'accès;
 - f) d'établir, de mettre en œuvre et de documenter un processus pour recevoir, conserver, communiquer et éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté de l'aérodrome dans le but de les protéger contre l'accès non autorisé;
 - g) de recevoir, de conserver, de communiquer et d'éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté de l'aérodrome d'une manière visant à les protéger contre l'accès non autorisé.
- [228 et 229 réservés]

Renseignements fournis

230. (1) À chaque aérodrome où il exerce ses activités, le partenaire de la première ligne de sûreté fournit les renseignements documentés ou créés en vertu de l'article 227 à l'exploitant de l'aérodrome, sur préavis raisonnable de celui-ci.

Renseignements fournis à l'exploitant de l'aérodrome

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

Renseignements fournis au ministre

[231 et 232 réservés]

Mesures correctives

233. (1) Sous réserve de l'article 234, le partenaire de la première ligne de sûreté prend immédiatement des mesures correctives pour faire face à une vulnérabilité qui contribue à un risque visant la sûreté d'un aérodrome et qui, selon le cas :

Mesures correctives

- a) est portée à son attention par le ministre;
- b) est portée à son attention par l'exploitant de l'aérodrome où le partenaire exerce ses activités;
- c) est décelée par le partenaire.

(2) Le partenaire de la première ligne de sûreté qui prend des mesures correctives à un aérodrome en avise immédiatement l'exploitant de celui-ci.

Avis

Corrective
action plan

234. If a corrective action to be taken by a primary security line partner under section 233 involves a phased approach, the primary security line partner must provide the Minister and the operator of the aerodrome with a corrective action plan that sets out

- (a) the nature of the vulnerability to be addressed;
- (b) a rationale for the phased approach; and
- (c) a timetable setting out when each phase of the corrective action plan will be completed.

Disclosure of Information

Prohibition

235. A person other than the Minister must not disclose security-sensitive information that is created or used under this Division unless the disclosure is required by law or is necessary to comply or facilitate compliance with the aviation security provisions of the Act, regulatory requirements or the requirements of an emergency direction.

18. Division 3 of Part 5 of the Regulations is replaced by the following:

DIVISION 3

AVSEC LEVELS

Overview

Division
overview

260. This Division sets out requirements respecting the implementation of additional safeguards in the event of heightened risk conditions.

AVSEC Level Requirements

Additional
safeguards

261. If the AVSEC level is raised or maintained above level 1 for an aerodrome or any part of the aerodrome, the operator of the aerodrome must immediately take the following actions:

- (a) determine which additional safeguards are most likely to help mitigate the heightened risk condition;
- (b) notify any persons or organizations that have aviation security roles and responsibilities at the aerodrome and are affected by the heightened risk condition;
- (c) implement or continue to implement the additional safeguards; and
- (d) notify the Minister of the additional safeguards that are being or will be implemented.

Notification

262. When the AVSEC level is lowered for an aerodrome or any part of the aerodrome, the operator of the aerodrome must immediately notify the persons and organizations that were notified under paragraph 261(b).

234. Si une mesure corrective à prendre par le partenaire de la première ligne de sûreté en application de l'article 233 comporte une approche par étapes, celui-ci fournit au ministre et à l'exploitant de l'aérodrome un plan de mesures correctives qui prévoit les éléments suivants :

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

Communication de renseignements

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

18. La section 3 de la partie 5 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

SECTION 3

NIVEAUX AVSEC

Aperçu

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

Exigences visant les niveaux AVSEC

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

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

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

Plan de
mesures
correctives

Interdiction

Aperçu de la
sectionMesures de
protection
supplémentaires

Avis

Legal powers and obligations

263. For greater certainty, nothing in these Regulations authorizes the operator of an aerodrome to implement additional safeguards that are inconsistent with the operator's legal powers and obligations.

[264 and 265 reserved]

19. The heading before section 269 of the Regulations is replaced by the following:

Security Official

20. The reference "[271 to 275 reserved]" after section 270 of the Regulations is replaced by the following:

Aerodrome Security Personnel

Initial training

271. (1) The operator of an aerodrome must ensure that a member of the aerodrome security personnel does not carry out an aerodrome-related security role or responsibility at the aerodrome unless the member has received initial training in relation to that role or responsibility.

Training elements

(2) Initial training for aerodrome security personnel must include instruction and evaluation in relation to the topics set out below that are relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel:

- (a) international instruments respecting aviation security, the aviation security provisions of the Act and regulatory requirements;
- (b) the security controls and procedures at the aerodrome where the personnel are employed;
- (c) systems and equipment at the aerodrome;
- (d) an overview of threats to aviation security and acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation;
- (e) the recognition of items that are listed or described in TP 14628 or that pose an immediate threat to aviation security; and
- (f) the actions to be taken by the personnel in response to a threat to aviation security or an act or attempted act of unlawful interference with civil aviation.

Grandfathering

(3) Aerodrome security personnel who are employed at the aerodrome on the day on which this section comes into force are exempted from initial training in relation to any topic for which they have already received training.

Follow-up training

272. (1) The operator of an aerodrome must ensure that aerodrome security personnel receive follow-up training when any of the following circumstances arise:

- (a) a change is made in the aviation security provisions of the Act or in regulatory requirements and the change is relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel;
- (b) a change is made in the security controls and procedures at the aerodrome where the personnel are employed and the change is relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel;

Pouvoirs et obligations juridiques

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

[264 et 265 réservés]

19. L'intertitre précédant l'article 269 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Responsables de la sûreté

20. La mention « [271 à 275 réservés] » qui suit l'article 270 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Personnel de sûreté de l'aérodrome

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

Formation initiale

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

Éléments de la formation

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

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

Droits acquis

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

Formation d'appoint

- a) une modification est apportée aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne ou aux exigences réglementaires et elle concerne les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome du personnel;
- b) une modification est apportée aux mesures de contrôle et à la procédure relatives à la sûreté à l'aérodrome où le personnel est employé et elle concerne les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome du personnel;

	(c) a new or modified action is to be taken by the personnel in response to a threat to aviation security or an act or attempted act of unlawful interference with civil aviation; and (d) a significant risk or an emerging trend in aviation security is identified to the operator by the Minister and the risk or trend is relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel.	c) le personnel doit prendre une nouvelle mesure ou une mesure modifiée en réponse à une menace visant la sûreté aérienne ou à une atteinte illicite ou à une tentative d'atteinte illicite à l'aviation civile; d) un risque important ou une tendance émergente visant la sûreté aérienne sont portés à l'attention de l'exploitant par le ministre et ils concernent les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome du personnel.	
Follow-up training	(2) The operator of an aerodrome must ensure that a member of the aerodrome security personnel receives follow-up training when a shortcoming is identified by the Minister or the operator in the member's performance of an aerodrome-related security role or responsibility.	(2) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce qu'un membre du personnel de sûreté de l'aérodrome reçoive de la formation d'appoint lorsqu'une insuffisance a été relevée par le ministre ou lui dans l'accomplissement par le membre des rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome.	Formation d'appoint
Training elements	(3) Follow-up training must include (a) a review of any initial-training element related to the circumstance set out in subsection (1) or (2) that gave rise to the follow-up training; and (b) instruction and evaluation in relation to that circumstance.	(3) La formation d'appoint du personnel de sûreté de l'aérodrome comprend : a) l'examen de tout élément de la formation initiale se rapportant au cas qui est prévu aux paragraphes (1) ou (2) et qui a donné lieu à la formation d'appoint; b) l'enseignement et l'évaluation portant sur ce cas.	Éléments de la formation
On-the-job training	273. If, at an aerodrome, the initial or follow-up training of aerodrome security personnel includes on-the-job training, the operator of the aerodrome must ensure that the on-the-job training is provided by a person who has received that same training or has significant experience working as a member of the aerodrome security personnel at an aerodrome listed in Schedule 1 or 2.	273. Si, à un aérodrome, la formation initiale ou la formation d'appoint du personnel de sûreté de l'aérodrome comprend de la formation sur le tas, l'exploitant de l'aérodrome veille à ce que la personne qui donne la formation sur le tas ait reçu cette même formation ou possède une expérience de travail substantielle en tant que membre du personnel de sûreté de l'aérodrome à un aérodrome énuméré aux annexes 1 ou 2.	Formation sur le tas
Training records	274. (1) The operator of an aerodrome must ensure that, for each individual who receives training in accordance with section 271 or 272, there is a training record that includes (a) a description of the individual's aerodrome-related security roles and responsibilities; (b) a description of all the training that the individual has received in accordance with section 271 or 272; and (c) evaluation results for all the training that the individual has received in accordance with section 271 or 272.	274. (1) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que, pour chaque personne qui reçoit de la formation conformément aux articles 271 ou 272, il y ait un dossier de formation qui comprend : a) la description des rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome de la personne; b) la description de toute la formation que la personne a reçue en conformité avec les articles 271 ou 272; c) les résultats des évaluations de toute la formation que la personne a reçue en conformité avec les articles 271 ou 272.	Dossiers de formation
Record keeping	(2) The operator of the aerodrome must keep the training record for at least two years.	(2) Il le conserve au moins deux ans.	Conservation des dossiers
Ministerial access	(3) The operator of the aerodrome must make the training record available to the Minister on reasonable notice given by the Minister. [275 reserved]	(3) Il le met à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci. [275 réservé]	Accès ministériel
Passenger screening facilities	21. Sections 277 and 278 of the Regulations are replaced by the following: 277. The operator of an aerodrome must make facilities available for passenger screening check-points and must make at least one facility available for the private screening of passengers.	21. Les articles 277 et 278 du même règlement sont remplacés par ce qui suit : 277. L'exploitant d'un aérodrome prévoit des installations pour des points de contrôle des passagers et au moins une installation pour le contrôle des passagers en privé.	Installations pour le contrôle des passagers

False declaration notice

278. (1) The operator of an aerodrome must post a notice at each passenger screening checkpoint stating that it is an offence for a person at the aerodrome to falsely declare that

- (a) the person is carrying a weapon, an explosive substance, an incendiary device or any other item that could be used to jeopardize the security of an aerodrome or aircraft or that such an item is contained in goods in the person's possession or control or in goods that the person has tendered or is tendering for screening or transportation; or
- (b) another person who is at an aerodrome or on board an aircraft is carrying a weapon, an explosive substance, an incendiary device or any other item that could be used to jeopardize the security of an aerodrome or aircraft or that such an item is contained in goods in the other person's possession or control or in goods that the other person has tendered or is tendering for screening or transportation.

278. (1) L'exploitant d'un aéroport affiche à chaque point de contrôle des passagers un avis qui interdit à toute personne à l'aéroport de faire de fausses déclarations en prétendant :

- a) qu'elle a en sa possession une arme, une substance explosive, un engin incendiaire ou un autre article qui pourrait être utilisé pour compromettre la sûreté d'un aéroport ou d'un aéronef ou qu'un tel objet se trouve dans les biens en sa possession ou sous sa garde ou dans les biens qu'elle a présentés ou est en voie de présenter pour le contrôle ou le transport;
- b) qu'une autre personne qui se trouve à un aéroport ou est à bord d'un aéronef a en sa possession une arme, une substance explosive, un engin incendiaire ou un autre article qui pourrait être utilisé pour compromettre la sûreté d'un aéroport ou d'un aéronef ou qu'un tel objet se trouve dans les biens en la possession ou sous la garde de cette autre personne ou dans les biens que cette autre personne a présentés ou est en voie de présenter pour le contrôle ou le transport.

Avis relatifs aux fausses déclarations

Official languages

(2) The notice must be clearly visible and be in at least both official languages.

22. Section 281 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Screening of Checked Baggage

281. The operator of an aerodrome must make facilities available for the screening of checked baggage and baggage intended to be checked baggage.

23. Section 295 of the Regulations is replaced by the following:

295. (1) If a person has been given notice orally, in writing or by a sign that access to a part of an aerodrome is prohibited or limited to authorized persons, the person must not enter or remain in that part of the aerodrome without authorization.

(2) L'avis doit être clairement visible et être dans au moins les deux langues officielles.

22. L'article 281 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Contrôle des bagages enregistrés

281. L'exploitant d'un aéroport prévoit des installations pour le contrôle des bagages enregistrés et des bagages destinés à devenir des bagages enregistrés.

23. L'article 295 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

295. (1) Il est interdit d'entrer ou de demeurer sans autorisation dans une partie d'un aéroport à toute personne qui a reçu un avis, que ce soit oralement, par écrit ou au moyen d'un panneau, indiquant que l'accès à cette partie est interdit ou restreint aux personnes autorisées.

Langues officielles

Checked baggage screening facilities

Installations pour le contrôle des bagages enregistrés

Prohibition

Interdiction

Restricted areas

(2) The operator of an aerodrome may authorize a person to enter or remain in a restricted area if the requirements of Divisions 6 to 8 are met.

(2) L'exploitant d'un aéroport peut permettre à toute personne d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée si les exigences des sections 6 à 8 sont respectées.

Zones réglementées

Non-public areas other than restricted areas

(3) The operator of an aerodrome may authorize a person to enter or remain in a part of the aerodrome that is not a public area but is not a restricted area if the safety of the aerodrome, persons at the aerodrome and aircraft is not jeopardized.

(3) L'exploitant d'un aéroport peut permettre à toute personne d'entrer ou de demeurer dans une partie de l'aéroport qui n'est pas destinée au public mais qui n'est pas une zone réglementée si la sécurité de l'aéroport, des personnes à l'aéroport et des aéronefs n'est pas compromise.

Zones qui ne sont pas destinées au public autres que des zones réglementées

Non-public areas other than restricted areas

(4) A lessee at an aerodrome who has the use of, or is responsible for, a part of the aerodrome that is not a public area but is not a restricted area may authorize a person to enter or remain in that part of the aerodrome if the safety of the aerodrome, persons at the aerodrome and aircraft is not jeopardized.

(4) Tout locataire à un aéroport ayant l'utilisation d'une partie d'un aéroport qui n'est pas destinée au public mais qui n'est pas une zone réglementée, ou ayant la responsabilité de cette partie, peut permettre à une personne d'y entrer ou d'y demeurer si la sécurité de l'aéroport, des personnes à l'aéroport et des aéronefs n'est pas compromise.

Zones qui ne sont pas destinées au public autres que des zones réglementées

	24. Subsection 298(2) of the Regulations is replaced by the following:	24. Le paragraphe 298(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :	
Pilot's licence	(2) A pilot's licence issued under the <i>Canadian Aviation Regulations</i> is a document of entitlement for a restricted area that is used by general aviation, if the holder of the licence also holds a valid medical certificate of a category that is appropriate for that licence and (a) is acting in the course of their employment; or (b) requires access to an aircraft that they own or operate.	(2) La licence de pilote délivrée sous le régime du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> est un document d'autorisation pour les zones réglementées utilisées par l'aviation générale si son titulaire est aussi titulaire d'un certificat médical valide de la catégorie propre à la licence et si, selon le cas : a) il agit dans le cadre de son emploi; b) il a besoin d'avoir accès à un aéronef dont il est le propriétaire ou qu'il exploite.	Licence de pilote
	25. Section 311 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):	25. L'article 311 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :	
Reason for deactivation	(1.1) If the operator of an aerodrome asks CATSA to deactivate a restricted area identity card, the operator must inform CATSA of the reason for the request.	(1.1) L'exploitant d'un aéroport qui demande à l'ACSTA de désactiver une carte d'identité de zone réglementée informe celle-ci de la raison de cette demande.	Raison de la désactivation
	26. Section 323 of the Regulations is renumbered as subsection 323(1) and is amended by adding the following:	26. L'article 323 du même règlement devient le paragraphe 323(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :	
Display of temporary passes	(2) A person to whom a temporary pass has been issued must not enter or remain in a restricted area unless they visibly display the pass on their outer clothing at all times.	(2) Il est interdit à tout titulaire d'un laissez-passer temporaire d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée à moins que son laissez-passer ne soit porté visiblement et en tout temps sur son vêtement extérieur.	Visibilité des laissez-passer temporaires
	27. Section 330 of the Regulations is repealed.	27. L'article 330 du même règlement est abrogé.	
	28. Division 9 of Part 5 of the Regulations is replaced by the following:	28. La section 9 de la partie 5 du même règlement est remplacée par ce qui suit :	
	DIVISION 9 AIRPORT SECURITY PROGRAMS <i>Overview</i>	SECTION 9 PROGRAMMES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE <i>Aperçu</i>	
Division overview	345. This Division sets out the regulatory framework for promoting a comprehensive, coordinated and integrated approach to airport security. The processes required under this Division are intended to facilitate the establishment and implementation of effective airport security programs that reflect the circumstances of each aerodrome.	345. La présente section prévoit le cadre réglementaire pour promouvoir une approche globale, coordonnée et intégrée de la sûreté aéroportuaire. Les processus exigés par la présente section sont destinés à faciliter l'établissement et la mise en œuvre de programmes de sûreté aéroportuaire qui sont efficaces et qui reflètent les circonstances de chaque aéroport.	Aperçu de la section
	<i>Interpretation</i>	<i>Interprétation</i>	
Processes and procedures	346. For greater certainty, any reference to a process in this Division includes the procedures, if any, that are necessary to implement that process.	346. Il est entendu que, dans la présente section, la mention de processus comprend la procédure nécessaire pour le mettre en œuvre, le cas échéant.	Processus et procédure
	<i>Airport Security Program Requirement</i>	<i>Exigences du programme de sûreté aéroportuaire</i>	
Requirement to establish and implement	347. (1) The operator of an aerodrome must establish and implement an airport security program.	347. (1) L'exploitant d'un aéroport établit et met en œuvre un programme de sûreté aéroportuaire.	Exigence — établissement et mise en œuvre
Program requirements	(2) As part of its airport security program, the operator of the aerodrome must (a) define and document the aerodrome-related security roles and responsibilities assigned to each of the operator's employee groups and contractor groups;	(2) Dans le cadre de son programme de sûreté aéroportuaire, l'exploitant d'un aéroport est tenu : a) de définir et de documenter les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroport qui sont assignés à chaque groupe de ses employés et de ses entrepreneurs;	Exigences — programme

- (b) communicate the information referred to in paragraph (a) to the employees and contractors in those groups;
- (c) have a security policy statement that establishes an overall commitment and direction for aerodrome security and sets out the operator's security objectives;
- (d) communicate the security policy statement in an accessible manner to all persons who are employed at the aerodrome or who require access to the aerodrome in the course of their employment;
- (e) establish and implement a process for responding to aerodrome-related security incidents and breaches in a coordinated manner that is intended to minimize their impact;
- (f) establish and implement a security awareness program that promotes a culture of security vigilance and awareness among the following persons:
- (i) persons who are employed at the aerodrome,
 - (ii) crew members who are based at the aerodrome, and
 - (iii) persons, other than crew members, who require access to the aerodrome in the course of their employment;
- (g) assess and disseminate risk information within the operator's organization for the purpose of informed decision-making about aviation security;
- (h) establish and implement a process for receiving, retaining, disclosing and disposing of sensitive information respecting aviation security in order to protect that information from unauthorized access;
- (i) receive, retain, disclose and dispose of sensitive information respecting aviation security in a manner that protects the information from unauthorized access;
- (j) disclose sensitive information respecting aviation security to the following persons if they have been assigned aerodrome-related security roles and responsibilities and require the information to carry out those roles and responsibilities:
- (i) persons who are employed at the aerodrome, and
 - (ii) persons who require access to the aerodrome in the course of their employment;
- (k) have a current scale map of the aerodrome that identifies all restricted areas, security barriers and restricted area access points; and
- (l) document how the operator achieves compliance with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator.

- b) de communiquer les renseignements visés à l'alinéa a) aux employés et aux entrepreneurs de ces groupes;
- c) de disposer d'un énoncé de politique en matière de sûreté qui établit une orientation et un engagement généraux en matière de sûreté à l'aérodrome et qui fixe ses objectifs de sûreté;
- d) de communiquer l'énoncé de politique en matière de sûreté d'une manière accessible aux personnes qui sont employées à l'aérodrome ou qui ont besoin d'y avoir accès dans le cadre de leur emploi;
- e) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour répondre aux incidents et aux infractions visant la sûreté de l'aérodrome d'une manière coordonnée qui est destinée à minimiser leur incidence;
- f) d'établir et de mettre en œuvre un programme de sensibilisation à la sûreté qui encourage une culture de vigilance et de sensibilisation à l'égard de la sûreté chez les personnes suivantes :
- (i) les personnes qui sont employées à l'aérodrome,
 - (ii) les membres d'équipage qui sont basés à l'aérodrome,
 - (iii) les personnes, autres que les membres d'équipage, qui ont besoin d'avoir accès à l'aérodrome dans le cadre de leur emploi;
- g) d'évaluer et de diffuser les renseignements sur les risques à l'intérieur de son organisation dans le but de prendre des décisions éclairées en matière de sûreté aérienne;
- h) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour recevoir, conserver, communiquer et éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne, dans le but de les protéger contre l'accès non autorisé;
- i) de recevoir, de conserver, de communiquer et d'éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne d'une manière visant à les protéger contre l'accès non autorisé;
- j) de communiquer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne aux personnes ci-après qui en ont besoin pour remplir les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome qui leur sont assignés :
- (i) les personnes qui sont employées à l'aérodrome,
 - (ii) les personnes qui ont besoin d'y avoir accès dans le cadre de leur emploi;
- k) d'avoir une carte à l'échelle de l'aérodrome qui est à jour et qui indique les zones réglementées, les enceintes de sûreté et les points d'accès aux zones réglementées;
- l) de documenter la manière dont il satisfait aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui.

Other program requirements

- (3) The following also form part of the airport security program:
- (a) the security official referred to in section 270;
 - (b) the aerodrome security personnel training referred to in sections 271 and 272;

- (3) Font également partie du programme de sûreté aéroportuaire :
- a) le responsable de la sûreté mentionné à l'article 270;

Autres exigences — programme

	<p>(c) the security committee or other working group or forum referred to in section 351;</p> <p>(d) if applicable, the multi-agency advisory committee referred to in section 354;</p> <p>(e) if applicable, the airport security risk assessment referred to in section 355;</p> <p>(f) if applicable, the airport security plan referred to in section 360;</p> <p>(g) the menu of additional safeguards referred to in section 365;</p> <p>(h) the emergency plan referred to in section 368; and</p> <p>(i) the security exercises referred to in sections 369 and 370.</p>	<p>b) la formation du personnel de sûreté de l'aérodrome qui est mentionnée aux articles 271 et 272;</p> <p>c) le comité de sûreté ou l'autre groupe de travail ou forum mentionnés à l'article 351;</p> <p>d) le cas échéant, le comité consultatif multi-organismes mentionné à l'article 354;</p> <p>e) le cas échéant, l'évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire mentionnée à l'article 355;</p> <p>f) le cas échéant, le plan de sûreté aéroportuaire mentionné à l'article 360;</p> <p>g) le répertoire de mesures de protection supplémentaires mentionné à l'article 365;</p> <p>h) le plan d'urgence mentionné à l'article 368;</p> <p>i) les exercices de sûreté mentionnés aux articles 369 et 370.</p>	
Prohibition	348. The operator of an aerodrome must not operate the aerodrome unless the operator's menu of additional safeguards is approved by the Minister.	348. Il est interdit à l'exploitant d'un aéroportuaire d'exploiter celui-ci à moins que son répertoire de mesures de protection supplémentaires ne soit approuvé par le ministre.	Interdiction
Documentation	349. (1) The operator of an aerodrome must (a) keep documentation related to its menu of additional safeguards and, if applicable, to its airport security risk assessment and its airport security plan for at least ten years; and (b) keep all other documentation related to its airport security program for at least two years.	349. (1) L'exploitant d'un aéroportuaire conserve : a) pendant au moins dix ans, la documentation relative à son répertoire de mesures de protection supplémentaires et, le cas échéant, à son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire et à son plan de sûreté aéroportuaire; b) pendant au moins deux ans, toute autre documentation relative à son programme de sûreté aéroportuaire.	Documentation
Ministerial access	(2) The operator of the aerodrome must make the documentation available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.	(2) Il met la documentation à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.	Accès ministériel
Requirement to amend	350. The operator of an aerodrome must amend its airport security program if (a) an aviation security risk that is not addressed by the program is identified to the operator by the Minister; or (b) the operator identifies an aviation security risk at the aerodrome that is not addressed by the program.	350. L'exploitant d'un aéroportuaire modifie son programme de sûreté aéroportuaire dans les cas suivants : a) un risque visant la sûreté aérienne dont le programme ne traite pas est porté à son attention par le ministre; b) l'exploitant décèle un risque visant la sûreté aérienne à l'aérodrome dont le programme ne traite pas.	Exigence — modification
	<i>Security Committee</i>	<i>Comité de sûreté</i>	
Security committee	351. (1) The operator of an aerodrome must have a security committee or other working group or forum that (a) advises the operator on the development of controls and processes that are required at the aerodrome in order to comply with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator; (b) helps coordinate the implementation of the controls and processes that are required at the aerodrome in order to comply with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator; and (c) promotes the sharing of information respecting the airport security program.	351. (1) L'exploitant d'un aéroportuaire dispose d'un comité de sûreté, ou d'un autre groupe de travail ou forum, qui : a) le conseille sur l'élaboration des mesures de contrôle et des processus nécessaires à l'aérodrome pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui; b) aide à coordonner la mise en œuvre des mesures de contrôle et des processus nécessaires à l'aérodrome pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui; c) favorise le partage de renseignements concernant le programme de sûreté aéroportuaire.	Comité de sûreté

Terms of reference	(2) The operator of the aerodrome must establish the security committee or other working group or forum in accordance with written terms of reference that (a) identify its membership; and (b) define the roles and responsibilities of each member.	(2) Il établit le comité de sûreté ou l'autre groupe de travail ou forum conformément à un mandat écrit qui : a) en indique les membres; b) définit les rôles et responsabilités de chacun d'eux.	Mandat
Records	(3) The operator of the aerodrome must keep records of the activities and decisions of the security committee or other working group or forum.	(3) Il tient des registres sur les activités et les décisions du comité de sûreté ou de l'autre groupe de travail ou forum.	Registres
	<i>Multi-agency Advisory Committee, Airport Security Risk Assessments and Airport Security Plans</i>	<i>Comité consultatif multi-organismes, évaluations des risques visant la sûreté aéroportuaire et plans de sûreté aéroportuaire</i>	
Application	352. (1) Subject to section 353, sections 354 to 364 apply to the operator of an aerodrome if (a) the Governor in Council makes an aviation security regulation adding an asterisk in Schedule 2 after the name of the aerodrome; or (b) the Minister makes an order stating that sections 354 to 364 apply to the operator.	352. (1) Sous réserve de l'article 353, les articles 354 à 364 s'appliquent à l'exploitant d'un aéroport dans les cas suivants : a) le gouverneur en conseil prend un règlement sur la sûreté aérienne qui ajoute à l'annexe 2 un astérisque suivant le nom de l'aéroport; b) le ministre prend un arrêté prévoyant que les articles 354 à 364 s'appliquent à l'exploitant.	Application
Minister's authority	(2) The Minister is authorized to make orders stating that sections 354 to 364 apply to operators of aerodromes listed in Schedule 2.	(2) Le ministre est autorisé à prendre des arrêtés prévoyant que les articles 354 à 364 s'appliquent aux exploitants des aéroports énumérés à l'annexe 2.	Autorité du ministre
Transition	353. (1) Sections 355, 356 and 360 do not apply to the operator of an aerodrome until the day that is 10 months after the earlier of (a) the day on which an aviation security regulation adding an asterisk in Schedule 2 after the name of the aerodrome comes into force, and (b) the day on which a ministerial order stating that sections 354 to 364 apply to the operator comes into force.	353. (1) Les articles 355, 356 et 360 ne s'appliquent à l'exploitant d'un aéroport qu'à compter de l'expiration des dix mois suivant la première des dates suivantes : a) la date à laquelle entre en vigueur un règlement sur la sûreté aérienne qui ajoute à l'annexe 2 un astérisque suivant le nom de l'aéroport; b) la date à laquelle entre en vigueur un arrêté ministériel prévoyant que les articles 354 à 364 s'appliquent à l'exploitant.	Transition
Transition	(2) Section 360 does not apply to the operator of an aerodrome until the day that is 22 months after the earlier of (a) the day on which an aviation security regulation adding an asterisk in Schedule 2 after the name of the aerodrome comes into force, and (b) the day on which a ministerial order stating that sections 354 to 364 apply to the operator comes into force.	(2) L'article 360 ne s'applique à l'exploitant d'un aéroport qu'à compter de l'expiration des vingt-deux mois suivant la première des dates suivantes : a) la date à laquelle entre en vigueur un règlement sur la sûreté aérienne qui ajoute à l'annexe 2 un astérisque suivant le nom de l'aéroport; b) la date à laquelle entre en vigueur un arrêté ministériel prévoyant que les articles 354 à 364 s'appliquent à l'exploitant.	Transition
Multi-agency advisory committee	354. (1) The operator of an aerodrome must have a multi-agency advisory committee that (a) advises the operator on its airport security risk assessment and its airport security plan; and (b) promotes the sharing of sensitive information respecting aviation security at the aerodrome.	354. (1) L'exploitant d'un aéroport dispose d'un comité consultatif multi-organismes qui : a) le conseille sur son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire et son plan de sûreté aéroportuaire; b) favorise le partage de données délicates visant la sûreté aérienne à l'aéroport.	Comité consultatif multi-organismes
Membership	(2) The operator of the aerodrome must invite at least the following persons and organizations to be members of the multi-agency advisory committee: (a) the Department of Transport regional director for aviation security; (b) CATSA;	(2) Il invite à faire partie du comité consultatif multi-organismes, à tout le moins, les personnes et les organismes suivants : a) le directeur régional responsable de la sûreté aérienne du ministère des Transports; b) l'ACSTA;	Composition

	<p>(c) the police service with jurisdiction at the aerodrome;</p> <p>(d) the Royal Canadian Mounted Police;</p> <p>(e) the Canadian Security Intelligence Service; and</p> <p>(f) the Canada Border Services Agency.</p>	<p>c) le corps policier ayant compétence à l'aérodrome;</p> <p>d) la Gendarmerie royale du Canada;</p> <p>e) le Service canadien du renseignement de sécurité;</p> <p>f) l'Agence des services frontaliers du Canada.</p>	
Terms of reference	(3) The operator of the aerodrome must establish the multi-agency advisory committee in accordance with written terms of reference.	(3) Il établit le comité consultatif multi-organismes conformément à un mandat écrit.	Mandat
Records	(4) The operator of the aerodrome must keep records of the activities and decisions of the multi-agency advisory committee.	(4) Il tient des registres sur les activités et les décisions du comité consultatif multi-organismes.	Registres
Airport security risk assessments	<p>355. The operator of an aerodrome must have an airport security risk assessment that identifies, assesses and prioritizes aviation security risks and that includes the following elements:</p> <p>(a) a threat assessment that evaluates the probability that aviation security incidents will occur at or near the aerodrome;</p> <p>(b) a criticality assessment that lists, assesses, and prioritizes in their order of importance to the continuity of the operation of the aerodrome,</p> <p>(i) persons, assets, operations and infrastructure at the aerodrome, and</p> <p>(ii) infrastructure near the aerodrome;</p> <p>(c) a vulnerability assessment that considers the extent to which a potential target is susceptible to loss or damage and that evaluates this susceptibility in the context of the threat assessment; and</p> <p>(d) an impact assessment that, at a minimum, measures the consequences of an aviation security incident or potential aviation security incident in terms of</p> <p>(i) a decrease in public safety and security,</p> <p>(ii) financial and economic loss, and</p> <p>(iii) a loss of public confidence.</p>	<p>355. L'exploitant d'un aérodrome dispose d'une évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire qui cerne, évalue, et classe par ordre de priorité, les risques visant la sûreté aérienne et comprend les éléments suivants :</p> <p>a) une évaluation de la menace qui évalue la probabilité que des incidents visant la sûreté aérienne surviennent à l'aérodrome ou à proximité de celui-ci;</p> <p>b) une évaluation de la criticité qui énumère, évalue, et classe par ordre de priorité selon leur importance pour la continuité de l'exploitation de l'aérodrome, les éléments suivants :</p> <p>(i) les personnes, l'actif, les activités et l'infrastructure à l'aérodrome,</p> <p>(ii) l'infrastructure à proximité de l'aérodrome;</p> <p>c) une évaluation de la vulnérabilité qui tient compte de la mesure dans laquelle une cible potentielle peut subir des pertes ou des dommages et évalue cette possibilité dans le contexte de l'évaluation de la menace;</p> <p>d) une évaluation des incidences qui mesure, à tout le moins, les conséquences d'un incident ou d'un incident potentiel visant la sûreté aérienne relativement à ce qui suit :</p> <p>(i) une baisse de la sécurité et de la sûreté publiques,</p> <p>(ii) des pertes financières et économiques,</p> <p>(iii) une perte de confiance du public.</p>	Évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire
Submission for approval	356. (1) The operator of an aerodrome must submit its airport security risk assessment to the Minister for approval. After the first approval, the operator must submit the assessment to the Minister for approval at least once every five years and each time the operator amends the assessment as a result of a review conducted under subsection 358(3).	356. (1) L'exploitant d'un aérodrome présente son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire au ministre pour approbation. Après avoir obtenu la première approbation, il la lui présente pour approbation au moins une fois tous les cinq ans et chaque fois qu'il la modifie à la suite d'un examen effectué en application du paragraphe 358(3).	Présentation pour approbation
Interpretation	(2) For greater certainty, any approval of the airport security risk assessment by the Minister marks the start of a new five-year period for the purposes of subsection (1).	(2) Il est entendu que l'approbation par le ministre de l'évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire marque le début d'une nouvelle période de cinq ans pour l'application du paragraphe (1).	Interprétation
Requirement to consider advice	<p>357. The operator of an aerodrome must consider the advice of its multi-agency advisory committee when the operator is</p> <p>(a) preparing its airport security risk assessment for submission to the Minister for approval; and</p> <p>(b) reviewing its airport security risk assessment.</p>	<p>357. L'exploitant d'un aérodrome tient compte des conseils de son comité consultatif multi-organismes dans les cas suivants :</p> <p>a) lorsqu'il prépare son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire pour la présenter au ministre pour son approbation;</p> <p>b) lorsqu'il effectue l'examen de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire.</p>	Obligation de tenir compte des conseils

Comprehensive review	358. (1) The operator of an aerodrome must conduct a comprehensive review of its airport security risk assessment at least once a year.	358. (1) L'exploitant d'un aérodrome effectue au moins une fois par an un examen global de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire.	Examen global
Targeted review	(2) The operator of the aerodrome must conduct a targeted review of its airport security risk assessment if (a) a special event that poses a medium to high risk to aviation security is scheduled to take place at the aerodrome; (b) the operator is planning a change to the physical layout or operation of the aerodrome that could affect aviation security at the aerodrome; (c) an environmental or operational change at or near the aerodrome poses a medium to high risk to aviation security; (d) a change in regulatory requirements could have an impact on aerodrome security; or (e) the operator identifies a vulnerability at the aerodrome.	(2) Il effectue un examen ciblé de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire dans les cas suivants : a) un événement spécial qui présente un risque de moyen à élevé visant la sûreté aérienne est prévu à l'aérodrome; b) l'exploitant prévoit des modifications de l'aménagement physique ou de l'exploitation de l'aérodrome qui pourraient avoir une incidence sur la sûreté aérienne à l'aérodrome; c) un changement environnemental ou opérationnel à l'aérodrome ou à proximité de celui-ci présente un risque de moyen à élevé visant la sûreté aérienne; d) une modification des exigences réglementaires pourrait avoir une incidence sur la sûreté à l'aérodrome; e) l'exploitant cerne une vulnérabilité à l'aérodrome.	Examen ciblé
Other reviews	(3) The operator of the aerodrome must also conduct a comprehensive or targeted review of its airport security risk assessment if the Minister (a) informs the operator that there is a change in the threat environment; or (b) identifies to the operator a vulnerability at the aerodrome that is not addressed by the assessment.	(3) Il effectue aussi un examen global ou ciblé de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire dans les cas suivants : a) le ministre l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace; b) le ministre porte à son attention une vulnérabilité à l'aérodrome qui n'est pas traitée dans l'évaluation.	Autres examens
Documentation	(4) When the operator of the aerodrome conducts a comprehensive or targeted review of its airport security risk assessment, the operator must document (a) any decision to amend or to not amend the assessment or the operator's airport security plan; (b) the reasons for that decision; and (c) the factors that were taken into consideration in making that decision.	(4) Lorsqu'il effectue un examen global ou ciblé de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire, l'exploitant de l'aérodrome documente ce qui suit : a) toute décision de modifier ou non son évaluation ou son plan de sûreté aéroportuaire; b) les motifs de la décision; c) les facteurs pris en compte au moment de prendre la décision.	Documentation
Approval	359. The Minister must approve an airport security risk assessment submitted by the operator of an aerodrome if (a) the assessment meets the requirements of section 355; (b) the operator has considered the advice of its multi-agency advisory committee; (c) the operator has considered all available and relevant information; and (d) the operator has not overlooked an aviation security risk that could affect the operation of the aerodrome.	359. Le ministre approuve l'évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire qui lui est présentée par l'exploitant d'un aérodrome si les conditions suivantes sont réunies : a) l'évaluation est conforme aux exigences de l'article 355; b) l'exploitant a tenu compte des conseils de son comité consultatif multi-organismes; c) il a tenu compte de tous les renseignements pertinents et disponibles; d) il n'a pas omis de risques visant la sûreté aérienne qui pourraient avoir une incidence sur l'exploitation de l'aérodrome.	Approbation
Airport security plan	360. The operator of an aerodrome must establish an airport security plan, submit it to the Minister for approval and implement it as soon as it is approved. The plan must (a) summarize the operator's strategy to prepare for, detect, prevent, respond to and recover from	360. L'exploitant d'un aérodrome établit un plan de sûreté aéroportuaire, le présente au ministre pour approbation et le met en œuvre dès qu'il est approuvé. Le plan : a) résume la stratégie de l'exploitant pour la préparation dans l'éventualité d'atteintes illicites et	Plans de sûreté aéroportuaire

	acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation; and (b) include a risk-management strategy that addresses the medium to high aviation security risks identified and prioritized in the most recent version of the operator's airport security risk assessment.	de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, la détection et la prévention des atteintes illicites et des tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, et l'intervention et la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes; b) comprend une stratégie de gestion du risque qui traite des risques de moyens à élevés visant la sûreté aérienne qui sont indiqués et classés par ordre de priorité dans la version la plus récente de l'évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire de l'exploitant.	
Prohibition	361. The operator of an aerodrome must not operate the aerodrome unless the operator's airport security plan is approved by the Minister.	361. Il est interdit à l'exploitant d'un aéroportuaire d'exploiter celui-ci à moins que son plan de sûreté aéroportuaire ne soit approuvé par le ministre.	Interdiction
Requirement to consider advice	362. The operator of an aerodrome must, when establishing its airport security plan and when implementing that plan, consider the advice of its multi-agency advisory committee.	362. L'exploitant d'un aéroportuaire tient compte, lorsqu'il établit son plan de sûreté aéroportuaire et qu'il le met en œuvre, des conseils de son comité consultatif multi-organismes.	Obligation de tenir compte des conseils
Approval	363. The Minister must approve an airport security plan submitted by the operator of an aerodrome if (a) the plan meets the requirements of section 360; (b) the plan is likely to be effective in enabling the operator to prepare for, detect, prevent, respond to and recover from acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation; (c) the risk-management strategy is in proportion to the risks it addresses; (d) the operator has considered the advice of its multi-agency advisory committee; (e) the operator has not overlooked an aviation security risk that could affect the operation of the aerodrome; and (f) the plan can be implemented without compromising aviation security.	363. Le ministre approuve le plan de sûreté aéroportuaire qui lui est présenté par l'exploitant d'un aéroportuaire si les conditions suivantes sont réunies : a) le plan est conforme aux exigences de l'article 360; b) le plan est susceptible d'être efficace pour permettre à l'exploitant de se préparer dans l'éventualité d'atteintes illicites et de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, de détecter et de prévenir les atteintes illicites et les tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, et d'intervenir et de voir à la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes; c) la stratégie de gestion du risque est proportionnelle aux risques dont elle traite; d) l'exploitant a tenu compte des conseils de son comité consultatif multi-organismes; e) l'exploitant n'a pas omis de risques visant la sûreté aérienne qui pourraient avoir une incidence sur l'exploitation de l'aéroportuaire; f) le plan peut être mis en œuvre sans compromettre la sûreté aérienne.	Approbation
Requirement to amend	364. (1) The operator of an aerodrome must amend its airport security plan if (a) the Minister identifies to the operator a gap in the plan; (b) the Minister informs the operator that there is a change in the threat environment; or (c) the operator identifies a gap in the plan.	364. (1) L'exploitant d'un aéroportuaire modifie son plan de sûreté aéroportuaire dans les cas suivants : a) le ministre porte à l'attention de l'exploitant toute lacune dans le plan; b) le ministre l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace; c) l'exploitant décèle une lacune dans le plan.	Obligation de modifier
Submission of amendment	(2) The operator of the aerodrome must, within 30 days after an occurrence set out in subsection (1), submit the amendment to the Minister for approval.	(2) Il présente au ministre pour approbation la modification, dans les trente jours qui suivent un cas prévu au paragraphe (1).	Présentation d'une modification
Approval	(3) The Minister must approve the airport security plan as amended if the requirements of section 363 continue to be met.	(3) Le ministre approuve le plan de sûreté aéroportuaire tel qu'il est modifié si les exigences de l'article 363 continuent d'être respectées.	Approbation

Menu of Additional Safeguards

Répertoire de mesures de protection supplémentaires

Requirement to submit	<p>365. (1) For the purposes of section 261, the operator of an aerodrome must submit to the Minister, for approval, a menu of additional safeguards that are</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) intended to mitigate heightened risk conditions in a graduated manner; and (b) consistent with the operator's legal powers and obligations. 	<p>365. (1) Pour l'application de l'article 261, l'exploitant d'un aéroport présente au ministre pour approbation un répertoire de mesures de protection supplémentaires qui sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) conçues pour atténuer les états de risque accru de manière progressive; b) compatibles avec ses pouvoirs et obligations juridiques. 	<p>Obligation de présenter</p>
Menu requirements	<p>(2) The menu of additional safeguards must</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) allow for the rapid selection of additional safeguards by activity type or location; and (b) indicate the persons and organizations responsible for implementing each additional safeguard. 	<p>(2) Le répertoire de mesures de protection supplémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) permet de choisir rapidement des mesures de protection supplémentaires selon le type d'activité ou l'endroit; b) indique les personnes et organismes qui sont responsables de la mise en œuvre de chaque mesure de protection supplémentaire. 	<p>Répertoire de mesures de protection supplémentaires</p>
Activity types	<p>(3) For the purposes of paragraph (2)(a), the activity types must include</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) access controls; (b) monitoring and patrolling; (c) communications; and (d) other operational controls. 	<p>(3) Pour l'application de l'alinéa (2)a), les types d'activité comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les mesures de contrôle de l'accès; b) la surveillance et les patrouilles; c) les communications; d) les autres mesures de contrôle opérationnel. 	<p>Type d'activités</p>
Locations	<p>(4) For the purposes of paragraph (2)(a), the locations must include</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) public areas of the aerodrome; (b) areas of the aerodrome that are not public areas but are not restricted areas; and (c) restricted areas. 	<p>(4) Pour l'application de l'alinéa (2)a), les endroits comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les parties de l'aéroport destinées au public; b) les parties de l'aéroport qui ne sont pas destinées au public mais qui ne sont pas des zones réglementées; c) les zones réglementées. 	<p>Endroits</p>
Approval	<p>366. The Minister must approve a menu of additional safeguards submitted by the operator of an aerodrome if</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the menu meets the requirements of section 365; (b) the additional safeguards can be implemented rapidly and consistently; (c) the additional safeguards are consistent with existing rights and freedoms; and (d) the additional safeguards can be implemented without compromising aviation security. 	<p>366. Le ministre approuve le répertoire de mesures de protection supplémentaires qui lui est présenté par l'exploitant d'un aéroport si les conditions suivantes sont réunies :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le répertoire est conforme aux exigences de l'article 365; b) les mesures de protection supplémentaires peuvent être rapidement et systématiquement mises en œuvre; c) elles sont compatibles avec les droits et libertés existants; d) elles peuvent être mises en œuvre sans compromettre la sûreté aérienne. 	<p>Approbation</p>
Requirement to amend	<p>367. (1) The operator of an aerodrome must amend its menu of additional safeguards if</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the Minister identifies to the operator a gap in the menu; (b) the Minister informs the operator that there is a change in the threat environment; (c) the operator identifies a gap in the menu; or (d) a change that affects the additional safeguards is made in the aviation security provisions of the Act or in regulatory requirements. 	<p>367. (1) L'exploitant d'un aéroport modifie son répertoire de mesures de protection supplémentaires dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le ministre porte à l'attention de l'exploitant toute lacune dans le répertoire; b) le ministre l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace; c) l'exploitant décèle une lacune dans le répertoire; d) une modification qui a une incidence sur les mesures de protection supplémentaires est apportée aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne ou aux exigences réglementaires. 	<p>Obligation de modifier</p>
Submission of amendment	<p>(2) The operator of the aerodrome must, within 30 days after an occurrence set out in subsection (1), submit the amendment to the Minister for approval.</p>	<p>(2) Il présente au ministre pour approbation la modification dans les trente jours qui suivent un cas prévu au paragraphe (1).</p>	<p>Présentation d'une modification</p>

Approval	(3) The Minister must approve the menu of additional safeguards as amended if the requirements of section 366 continue to be met.	(3) Le ministre approuve le répertoire de mesures de protection supplémentaires tel qu'il est modifié si les exigences de l'article 366 continuent d'être respectées.	Approbation
<i>Emergency Plans</i>		<i>Plans d'urgence</i>	
Plan requirements	368. (1) The operator of an aerodrome must establish an emergency plan that sets out the response procedures to be followed at the aerodrome for coordinated responses to the following emergencies: (a) bomb threats; (b) hijackings of aircraft; and (c) other acts of unlawful interference with civil aviation.	368. (1) L'exploitant d'un aéroport établit un plan d'urgence qui prévoit la procédure d'intervention à suivre à l'aéroport pour des interventions coordonnées dans le cas des urgences suivantes : a) les alertes à la bombe; b) les détournements d'aéronefs; c) les autres cas d'atteintes illicites à l'aviation civile.	Exigences du plan
Response procedures	(2) The response procedures must (a) set out in detail the actions to be taken by the operator of the aerodrome and all other persons or organizations involved, including, as applicable, the police, emergency response providers, air carriers, emergency coordination centre personnel and control tower or flight service station personnel; (b) include detailed procedures for the evacuation of air terminal buildings; (c) include detailed procedures for the search of air terminal buildings; (d) include detailed procedures for the handling and disposal of a suspected bomb; and (e) include detailed procedures for the detention on the ground of any aircraft involved in a bomb threat or hijacking.	(2) La procédure d'intervention : a) prévoit, en détail, les mesures à prendre par l'exploitant de l'aéroport et toute autre personne ou tout autre organisme concernés, y compris, selon le cas, la police, les fournisseurs de services d'urgence, les transporteurs aériens, le personnel du centre de coordination des urgences et le personnel de la tour de contrôle ou de la station d'information de vol; b) comprend la procédure détaillée pour l'évacuation des aéroports; c) comprend la procédure détaillée pour la fouille des aéroports; d) comprend la procédure détaillée pour la manipulation et la neutralisation des bombes présumées; e) comprend la procédure détaillée pour la rétention au sol de tout aéronef visé par une alerte à la bombe ou un détournement.	Procédure d'intervention
<i>Security Exercises</i>		<i>Exercices de sûreté</i>	
Operations-based security exercise	369. (1) The operator of an aerodrome must, at least once every two years, carry out an operations-based security exercise that (a) tests the effectiveness of the operator's emergency plan in response to an act of unlawful interference with civil aviation and involves the persons and organizations referred to in the plan; and (b) tests the effectiveness of the additional safeguards that are set out in the operator's menu of additional safeguards.	369. (1) L'exploitant d'un aéroport tient, au moins une fois tous les deux ans, des exercices de sûreté fondés sur les opérations qui : a) mettent à l'essai l'efficacité de son plan d'urgence en réponse à une atteinte illicite à l'aviation civile et requièrent la participation des personnes et des organismes mentionnés dans ce plan; b) mettent à l'essai l'efficacité des mesures de protection supplémentaires figurant dans son répertoire de mesures de protection supplémentaires.	Exercices de sûreté fondés sur les opérations
Equivalency	(2) If, in response to an aviation security incident, the Minister raises the AVSEC level for an aerodrome or any part of an aerodrome, the implementation of additional safeguards by the operator of the aerodrome counts as an operations-based security exercise for the purposes of subsection (1).	(2) Si le ministre augmente le niveau AVSEC pour l'aéroport ou toute partie de celui-ci en réponse à un incident visant la sûreté aérienne, la mise en œuvre de mesures de protection supplémentaires par l'exploitant de l'aéroport est considérée, pour l'application du paragraphe (1), comme l'équivalent de la tenue d'un exercice de sûreté fondé sur les opérations.	Équivalence
Discussion-based security exercise	370. (1) The operator of an aerodrome must, at least once a year, carry out a discussion-based security exercise that (a) tests the effectiveness of the operator's emergency plan in response to an act of unlawful interference with civil aviation and involves the	370. (1) L'exploitant d'un aéroport tient, au moins une fois par an, des exercices de sûreté fondés sur la discussion qui : a) mettent à l'essai l'efficacité de son plan d'urgence en réponse à une atteinte illicite à l'aviation civile et requièrent la participation des	Exercices de sûreté fondés sur la discussion

persons and organizations referred to in the plan; and
 (b) tests the effectiveness of the additional safeguards that are set out in the operator's menu of additional safeguards.

personnes et des organismes mentionnés dans ce plan;
 b) mettent à l'essai l'efficacité des mesures de protection supplémentaires figurant dans son répertoire de mesures de protection supplémentaires.

Exception (2) Despite subsection (1), the operator of an aerodrome is not required to carry out a discussion-based security exercise in any year in which it carries out an operations-based security exercise.

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

Notice **371.** The operator of an aerodrome must give the Minister 60 days' notice of any security exercise that the operator plans to carry out.

Avis **371.** L'exploitant d'un aérodrome donne au ministre un préavis de soixante jours de tout exercice de sûreté qu'il prévoit tenir.

Reports

Rapports

Additional safeguards **372.** (1) The operator of an aerodrome must prepare a written report each time additional safeguards are implemented at the aerodrome. The report must include
 (a) a description of the additional safeguards that were implemented;
 (b) an evaluation of the effectiveness of those additional safeguards; and
 (c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the implementation of those additional safeguards.

Mesures de protection supplémentaires **372.** (1) L'exploitant d'un aérodrome rédige un rapport chaque fois que des mesures de protection supplémentaires sont mises en œuvre à l'aérodrome. Le rapport comprend :
 a) la description des mesures de protection supplémentaires qui ont été mises en œuvre;
 b) l'évaluation de l'efficacité des mesures de protection supplémentaires;
 c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant la mise en œuvre de ces mesures de protection supplémentaires.

Emergencies (2) The operator of an aerodrome must prepare a written report each time an emergency referred to in subsection 368(1) occurs at the aerodrome. The report must include
 (a) a description of the emergency;
 (b) an evaluation of the effectiveness of the operator's emergency plan; and
 (c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the emergency.

Urgences (2) L'exploitant d'un aérodrome rédige un rapport chaque fois que survient à l'aérodrome une urgence visée au paragraphe 368(1). Le rapport comprend :
 a) la description de l'urgence;
 b) l'évaluation de l'efficacité du plan d'urgence de l'exploitant de l'aérodrome;
 c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant l'urgence.

Exercises (3) The operator of an aerodrome must prepare a written report on each security exercise that it carries out. The report must include
 (a) an outline of the exercise scenario;
 (b) an evaluation of the effectiveness of the exercise; and
 (c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the exercise.

Exercices (3) L'exploitant d'un aérodrome rédige un rapport pour chacun des exercices de sûreté qu'il tient. Le rapport comprend :
 a) les grandes lignes du scénario de l'exercice;
 b) l'évaluation de l'efficacité de l'exercice;
 c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant l'exercice.

Corrective Actions

Mesures correctives

Corrective actions **373.** Subject to section 374, the operator of an aerodrome must immediately take corrective actions to address a vulnerability that contributes to a heightened aviation security risk at the aerodrome and that
 (a) is identified to the operator by the Minister; or
 (b) is identified by the operator.

Mesures correctives **373.** Sous réserve de l'article 374, l'exploitant d'un aérodrome prend immédiatement des mesures correctives pour faire face à une vulnérabilité qui contribue à un risque accru visant la sûreté aérienne à l'aérodrome et qui, selon le cas :
 a) est portée à son attention par le ministre;
 b) est décelée par l'exploitant.

Corrective action plan

374. If a corrective action to be taken by the operator of an aerodrome under section 373 involves a phased approach, the operator must include in its airport security program a corrective action plan that sets out

- (a) the nature of the vulnerability to be addressed;
- (b) a rationale for the phased approach; and
- (c) a timetable setting out when each phase of the corrective action plan will be completed.

Primary Security Line Partners

Provision of information to operators of aerodromes

375. (1) For the purpose of supporting the establishment and implementation by the operator of an aerodrome of an airport security program, a primary security line partner at the aerodrome must, on reasonable notice given by the operator, provide the operator with

- (a) information respecting the measures, procedures and processes that the partner has in place at the aerodrome to protect the security of restricted areas and to prevent breaches of the primary security line; and
- (b) a document that
 - (i) describes each area on the aerodrome's primary security line that is occupied by the partner,
 - (ii) indicates the location of each restricted area access point in those areas, and
 - (iii) describes those restricted area access points.

Provision of information to Minister

(2) The primary security line partner must provide the Minister with the information and the document on reasonable notice given by the Minister.

[376 to 379 reserved]

Disclosure of Information

Prohibition

380. A person other than the Minister must not disclose security-sensitive information that is created or used under this Division unless the disclosure is required by law or is necessary to comply or facilitate compliance with the aviation security provisions of the Act, regulatory requirements or the requirements of an emergency direction.

29. Division 3 of Part 6 of the Regulations is replaced by the following:

DIVISION 3

AVSEC LEVELS

Overview

Division overview

415. This Division sets out requirements respecting the implementation of additional safeguards in the event of heightened risk conditions.

374. Si une mesure corrective à prendre par l'exploitant d'un aérodrome en application de l'article 373 comporte une approche par étapes, celui-ci joint, à son programme de sûreté aéroportuaire, un plan de mesures correctives qui prévoit les éléments suivants :

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

Partenaires de la première ligne de sûreté

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

- a) des renseignements sur les mesures, les procédures et les processus qu'il a mis en place à l'aérodrome pour assurer la sûreté des zones réglementées et empêcher les atteintes à la sûreté à la première ligne de sûreté;
- b) un document qui :
 - (i) décrit chaque zone sur la première ligne de sûreté de l'aérodrome qu'il occupe,
 - (ii) indique où est situé, dans ces zones, chaque point d'accès aux zones réglementées,
 - (iii) décrit ces points d'accès.

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

[376 à 379 réservés]

Communication de renseignements

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

29. La section 3 de la partie 6 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

SECTION 3

NIVEAUX AVSEC

Aperçu

Plan de mesures correctives

Renseignements fournis à l'exploitant de l'aérodrome

Renseignements fournis au ministre

Interdiction

Aperçu de la section

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

AVSEC Level Requirements

Exigences visant les niveaux AVSEC

Additional safeguards

416. If the AVSEC level is raised or maintained above level 1 for an aerodrome or any part of the aerodrome, the operator of the aerodrome must immediately take the following actions:

- (a) determine which additional safeguards are most likely to help mitigate the heightened risk condition;
- (b) notify any persons or organizations that have aviation security roles and responsibilities at the aerodrome and are affected by the heightened risk condition;
- (c) implement or continue to implement the additional safeguards; and
- (d) notify the Minister of the additional safeguards that are being or will be implemented.

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

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

Mesures de protection supplémentaires

Notification

417. When the AVSEC level is lowered for an aerodrome or any part of the aerodrome, the operator of the aerodrome must immediately notify the persons and organizations that were notified under paragraph 416(b).

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

Avis

Legal powers and obligations

418. For greater certainty, nothing in these Regulations authorizes the operator of an aerodrome to implement additional safeguards that are inconsistent with the operator's legal powers and obligations.

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

Pouvoirs et obligations juridiques

[419 and 420 reserved]

[419 et 420 réservés]

30. The heading before section 424 of the Regulations is replaced by the following:

30. L'intertitre précédant l'article 424 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Security Official

Responsables de la sûreté

31. The reference "[426 to 430 reserved]" after section 425 of the Regulations is replaced by the following:

31. La mention « [426 à 430 réservés] » qui suit l'article 425 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Aerodrome Security Personnel

Personnel de sûreté de l'aéroport

Initial training

426. (1) The operator of an aerodrome must ensure that a member of the aerodrome security personnel does not carry out an aerodrome-related security role or responsibility at the aerodrome unless the member has received initial training in relation to that role or responsibility.

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

Formation initiale

Training elements

(2) Initial training for aerodrome security personnel must include instruction and evaluation in relation to the topics set out below that are relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel:

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

Éléments de la formation

- (a) international instruments respecting aviation security, the aviation security provisions of the Act and regulatory requirements;
- (b) the security controls and procedures at the aerodrome where the personnel are employed;
- (c) systems and equipment at the aerodrome;
- (d) an overview of threats to aviation security and acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation;

- a) les instruments internationaux visant la sûreté aérienne, les dispositions de la Loi relatives à la sûreté et les exigences réglementaires;
- b) les mesures de contrôle et la procédure relative à la sûreté à l'aéroport où le personnel est employé;
- c) les systèmes et les équipements à l'aéroport;
- d) un aperçu des menaces visant la sûreté aérienne et des atteintes illicites et des tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile;

	(e) the recognition of items that are listed or described in TP 14628 or that pose an immediate threat to aviation security; and (f) the actions to be taken by the personnel in response to a threat to aviation security or an act or attempted act of unlawful interference with civil aviation.	e) la reconnaissance des articles qui sont énumérés ou décrits dans la TP 14628 ou qui présentent un danger immédiat pour la sûreté aérienne; f) les mesures à prendre par le personnel en réponse à une menace visant la sûreté aérienne ou à une atteinte illicite ou à une tentative d'atteinte illicite à l'aviation civile.	
Grandfathering	(3) Aerodrome security personnel who are employed at the aerodrome on the day on which this section comes into force are exempted from initial training in relation to any topic for which they have already received training.	(3) Le personnel de sûreté de l'aérodrome qui est employé à l'aérodrome à la date d'entrée en vigueur du présent article est exempté de recevoir la formation initiale portant sur les sujets sur lesquels il a déjà reçu la formation.	Droits acquis
Follow-up training	427. (1) The operator of an aerodrome must ensure that aerodrome security personnel receive follow-up training when any of the following circumstances arise: (a) a change is made in the aviation security provisions of the Act or in regulatory requirements and the change is relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel; (b) a change is made in the security controls and procedures at the aerodrome where the personnel are employed and the change is relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel; (c) a new or modified action is to be taken by the personnel in response to a threat to aviation security or an act or attempted act of unlawful interference with civil aviation; and (d) a significant risk or an emerging trend in aviation security is identified to the operator by the Minister and the risk or trend is relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel.	427. (1) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que le personnel de sûreté de l'aérodrome reçoive de la formation d'appoint dans les cas suivants : a) une modification est apportée aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne ou aux exigences réglementaires et elle concerne les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome du personnel; b) une modification est apportée aux mesures de contrôle et à la procédure relatives à la sûreté à l'aérodrome où le personnel est employé et elle concerne les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome du personnel; c) le personnel doit prendre une nouvelle mesure ou une mesure modifiée en réponse à une menace visant la sûreté aérienne ou à une atteinte illicite ou à une tentative d'atteinte illicite à l'aviation civile; d) un risque important ou une tendance émergente visant la sûreté aérienne sont portés à l'attention de l'exploitant par le ministre et ils concernent les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome du personnel.	Formation d'appoint
Follow-up training	(2) The operator of an aerodrome must ensure that a member of the aerodrome security personnel receives follow-up training when a shortcoming is identified by the Minister or the operator in the member's performance of an aerodrome-related security role or responsibility.	(2) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce qu'un membre du personnel de sûreté de l'aérodrome reçoive de la formation d'appoint lorsqu'une insuffisance a été relevée par le ministre ou lui dans l'accomplissement par le membre des rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome.	Formation d'appoint
Training elements	(3) Follow-up training must include (a) a review of any initial-training element related to the circumstance set out in subsection (1) or (2) that gave rise to the follow-up training; and (b) instruction and evaluation in relation to that circumstance.	(3) La formation d'appoint du personnel de sûreté de l'aérodrome comprend : a) l'examen de tout élément de la formation initiale se rapportant au cas qui est prévu aux paragraphes (1) ou (2) et qui a donné lieu à la formation d'appoint; b) l'enseignement et l'évaluation portant sur ce cas.	Éléments de la formation
On-the-job training	428. If, at an aerodrome, the initial or follow-up training of aerodrome security personnel includes on-the-job training, the operator of the aerodrome must ensure that the on-the-job training is provided by a person who has received that same training or has significant experience working as a member of the aerodrome security personnel at an aerodrome listed in Schedule 1, 2 or 3.	428. Si, à un aérodrome, la formation initiale ou la formation d'appoint du personnel de sûreté de l'aérodrome comprend de la formation sur le tas, l'exploitant de l'aérodrome veille à ce que la personne qui donne la formation sur le tas ait reçu cette même formation ou possède une expérience de travail substantielle en tant que membre du personnel de sûreté de l'aérodrome à un aérodrome énuméré aux annexes 1, 2 ou 3.	Formation sur le tas

Training records	<p>429. (1) The operator of an aerodrome must ensure that, for each individual who receives training in accordance with section 426 or 427, there is a training record that includes</p> <p>(a) a description of the individual's aerodrome-related security roles and responsibilities;</p> <p>(b) a description of all the training that the individual has received in accordance with section 426 or 427; and</p> <p>(c) evaluation results for all the training that the individual has received in accordance with section 426 or 427.</p>	<p>429. (1) L'exploitant d'un aéroport veille à ce que, pour chaque personne qui reçoit de la formation conformément aux articles 426 ou 427, il y ait un dossier de formation qui comprend :</p> <p>a) la description des rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroport de la personne;</p> <p>b) la description de toute la formation que la personne a reçue en conformité avec les articles 426 ou 427;</p> <p>c) les résultats des évaluations de toute la formation que la personne a reçue en conformité avec les articles 426 ou 427.</p>	Dossiers de formation
Record keeping	<p>(2) The operator of the aerodrome must keep the training record for at least two years.</p>	<p>(2) Il le conserve au moins deux ans.</p>	Conservation des dossiers
Ministerial access	<p>(3) The operator of the aerodrome must make the training record available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.</p> <p>[430 reserved]</p> <p>32. Sections 432 and 433 of the Regulations are replaced by the following:</p>	<p>(3) Il le met à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.</p> <p>[430 réservé]</p> <p>32. Les articles 432 et 433 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :</p>	Accès ministériel
Passenger screening facilities	<p>432. The operator of an aerodrome must make facilities available for passenger screening checkpoints and must make at least one facility available for the private screening of passengers.</p>	<p>432. L'exploitant d'un aéroport prévoit des installations pour des points de contrôle des passagers et au moins une installation pour le contrôle des passagers en privé.</p>	Installations pour le contrôle des passagers
False declaration notice	<p>433. (1) The operator of an aerodrome must post a notice at each passenger screening checkpoint stating that it is an offence for a person at the aerodrome to falsely declare that</p> <p>(a) the person is carrying a weapon, an explosive substance, an incendiary device or any other item that could be used to jeopardize the security of an aerodrome or aircraft or that such an item is contained in goods in the person's possession or control or in goods that the person has tendered or is tendering for screening or transportation; or</p> <p>(b) another person who is at an aerodrome or on board an aircraft is carrying a weapon, an explosive substance, an incendiary device or any other item that could be used to jeopardize the security of an aerodrome or aircraft or that such an item is contained in goods in the other person's possession or control or in goods that the other person has tendered or is tendering for screening or transportation.</p>	<p>433. (1) L'exploitant d'un aéroport affiche à chaque point de contrôle des passagers un avis qui interdit à toute personne à l'aéroport de faire de fausses déclarations en prétendant :</p> <p>a) qu'elle a en sa possession une arme, une substance explosive, un engin incendiaire ou un autre article qui pourrait être utilisé pour compromettre la sûreté d'un aéroport ou d'un aéronef ou qu'un tel objet se trouve dans les biens en sa possession ou sous sa garde ou dans les biens qu'elle a présentés ou est en voie de présenter pour le contrôle ou le transport;</p> <p>b) qu'une autre personne qui se trouve à un aéroport ou est à bord d'un aéronef a en sa possession une arme, une substance explosive, un engin incendiaire ou un autre article qui pourrait être utilisé pour compromettre la sûreté d'un aéroport ou d'un aéronef ou qu'un tel objet se trouve dans les biens en la possession ou sous la garde de cette autre personne ou dans les biens que cette autre personne a présentés ou est en voie de présenter pour le contrôle ou le transport.</p>	Avis relatifs aux fausses déclarations
Official languages	<p>(2) The notice must be clearly visible and be in at least both official languages.</p> <p>33. Section 435 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:</p> <p style="text-align: center;"><i>Screening of Checked Baggage</i></p>	<p>(2) L'avis doit être clairement visible et être dans au moins les deux langues officielles.</p> <p>33. L'article 435 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :</p> <p style="text-align: center;"><i>Contrôle des bagages enregistrés</i></p>	Langues officielles
Checked baggage screening facilities	<p>435. The operator of an aerodrome must make facilities available for the screening of checked baggage and baggage intended to be checked baggage.</p>	<p>435. L'exploitant d'un aéroport prévoit des installations pour le contrôle des bagages enregistrés et des bagages destinés à devenir des bagages enregistrés.</p>	Installations pour le contrôle des bagages enregistrés

	34. Section 449 of the Regulations is replaced by the following:	34. L'article 449 du même règlement est remplacé par ce qui suit :	
Prohibition	449. (1) If a person has been given notice orally, in writing or by a sign that access to a part of an aerodrome is prohibited or limited to authorized persons, the person must not enter or remain in that part of the aerodrome without authorization.	449. (1) Il est interdit d'entrer ou de demeurer sans autorisation dans une partie d'un aérodrome à toute personne qui a reçu un avis, que ce soit oralement, par écrit ou au moyen d'un panneau, indiquant que l'accès à cette partie est interdit ou restreint aux personnes autorisées.	Interdiction
Restricted areas	(2) The operator of an aerodrome may authorize a person to enter or remain in a restricted area if the requirements of Divisions 6 and 7 are met.	(2) L'exploitant d'un aérodrome peut permettre à toute personne d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée si les exigences des sections 6 et 7 sont respectées.	Zones réglementées
Non-public areas other than restricted areas	(3) The operator of an aerodrome may authorize a person to enter or remain in a part of the aerodrome that is not a public area but is not a restricted area if the safety of the aerodrome, persons at the aerodrome and aircraft is not jeopardized.	(3) L'exploitant d'un aérodrome peut permettre à toute personne d'entrer ou de demeurer dans une partie de l'aérodrome qui n'est pas destinée au public mais qui n'est pas une zone réglementée si la sécurité de l'aérodrome, des personnes à l'aérodrome et des aéronefs n'est pas compromise.	Zones qui ne sont pas destinées au public autres que des zones réglementées
Non-public areas other than restricted areas	(4) A lessee at an aerodrome who has the use of, or is responsible for, a part of the aerodrome that is not a public area but is not a restricted area may authorize a person to enter or remain in that part of the aerodrome if the safety of the aerodrome, persons at the aerodrome and aircraft is not jeopardized.	(4) Tout locataire à un aérodrome ayant l'utilisation d'une partie d'un aérodrome qui n'est pas destinée au public mais qui n'est pas une zone réglementée, ou ayant la responsabilité de cette partie, peut permettre à une personne d'y entrer ou d'y demeurer si la sécurité de l'aérodrome, des personnes à l'aérodrome et des aéronefs n'est pas compromise.	Zones qui ne sont pas destinées au public autres que des zones réglementées
	35. Subsection 452(2) of the Regulations is replaced by the following:	35. Le paragraphe 452(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :	
Pilot's licence	(2) A pilot's licence issued under the <i>Canadian Aviation Regulations</i> is a document of entitlement for a restricted area that is used by general aviation, if the holder of the licence also holds a valid medical certificate of a category that is appropriate for that licence and (a) is acting in the course of their employment; or (b) requires access to an aircraft that they own or operate.	(2) La licence de pilote délivrée sous le régime du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> est un document d'autorisation pour les zones réglementées utilisées par l'aviation générale si son titulaire est aussi titulaire d'un certificat médical valide de la catégorie propre à la licence et si, selon le cas : a) il agit dans le cadre de son emploi; b) il a besoin d'avoir accès à un aéronef dont il est le propriétaire ou qu'il exploite.	Licence de pilote
	36. Division 8 of Part 6 of the Regulations is replaced by the following:	36. La section 8 de la partie 6 du même règlement est remplacée par ce qui suit :	
	DIVISION 8	SECTION 8	
	AIRPORT SECURITY PROGRAMS	PROGRAMMES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE	
	<i>Overview</i>	<i>Aperçu</i>	
Division overview	453. This Division sets out the regulatory framework for promoting a comprehensive, coordinated and integrated approach to airport security. The processes required under this Division are intended to facilitate the establishment and implementation of effective airport security programs that reflect the circumstances of each aerodrome.	453. La présente section prévoit le cadre réglementaire pour promouvoir une approche globale, coordonnée et intégrée de la sûreté aéroportuaire. Les processus exigés par la présente section sont destinés à faciliter l'établissement et la mise en œuvre de programmes de sûreté aéroportuaire qui sont efficaces et qui reflètent les circonstances de chaque aérodrome.	Aperçu de la section
	<i>Interpretation</i>	<i>Interprétation</i>	
Processes and procedures	454. For greater certainty, any reference to a process in this Division includes the procedures, if any, that are necessary to implement that process.	454. Il est entendu que, dans la présente section, la mention de processus comprend la procédure nécessaire pour le mettre en œuvre, le cas échéant.	Processus et procédure

Airport Security Program Requirements

Requirement to establish and implement

455. (1) The operator of an aerodrome must establish and implement an airport security program.

Program requirements

(2) As part of its airport security program, the operator of the aerodrome must

- (a) define and document the aerodrome-related security roles and responsibilities assigned to each of the operator's employee groups and contractor groups;
- (b) communicate the information referred to in paragraph (a) to the employees and contractors in those groups;
- (c) have a security policy statement that establishes an overall commitment and direction for aerodrome security and sets out the operator's security objectives;
- (d) communicate the security policy statement in an accessible manner to all persons who are employed at the aerodrome or who require access to the aerodrome in the course of their employment;
- (e) establish and implement a process for responding to aerodrome-related security incidents and breaches in a coordinated manner that is intended to minimize their impact;
- (f) establish and implement a security awareness program that promotes a culture of security vigilance and awareness among the following persons:
 - (i) persons who are employed at the aerodrome,
 - (ii) crew members who are based at the aerodrome, and
 - (iii) persons, other than crew members, who require access to the aerodrome in the course of their employment;
- (g) assess and disseminate risk information within the operator's organization for the purpose of informed decision-making about aviation security;
- (h) establish and implement a process for receiving, retaining, disclosing and disposing of sensitive information respecting aviation security in order to protect that information from unauthorized access;
- (i) receive, retain, disclose and dispose of sensitive information respecting aviation security in a manner that protects the information from unauthorized access;
- (j) disclose sensitive information respecting aviation security to the following persons if they have been assigned aerodrome-related security roles and responsibilities and require the information to carry out those roles and responsibilities:
 - (i) persons who are employed at the aerodrome, and
 - (ii) persons who require access to the aerodrome in the course of their employment;
- (k) have a current scale map of the aerodrome that identifies all restricted areas, security barriers and restricted area access points; and

Exigences du programme de sûreté aéroportuaire

455. (1) L'exploitant d'un aéroportuaire établit et met en œuvre un programme de sûreté aéroportuaire.

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

- a) de définir et de documenter les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroportuaire qui sont assignés à chaque groupe de ses employés et de ses entrepreneurs;
- b) de communiquer les renseignements visés à l'alinéa a) aux employés et aux entrepreneurs de ces groupes;
- c) de disposer d'un énoncé de politique en matière de sûreté qui établit un engagement et une orientation générales en matière de sûreté à l'aéroportuaire et qui fixe ses objectifs de sûreté;
- d) de communiquer l'énoncé de politique en matière de sûreté d'une manière accessible aux personnes qui sont employées à l'aéroportuaire ou qui ont besoin d'y avoir accès dans le cadre de leur emploi;
- e) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour répondre aux incidents et aux infractions visant la sûreté de l'aéroportuaire d'une manière coordonnée qui est destinée à minimiser leur incidence;
- f) d'établir et de mettre en œuvre un programme de sensibilisation à la sûreté qui encourage une culture de vigilance et de sensibilisation à l'égard de la sûreté chez les personnes suivantes :
 - (i) les personnes qui sont employées à l'aéroportuaire,
 - (ii) les membres d'équipage qui sont basés à l'aéroportuaire,
 - (iii) les personnes, autres que les membres d'équipage, qui ont besoin d'avoir accès à l'aéroportuaire dans le cadre de leur emploi;
- g) d'évaluer et de diffuser les renseignements sur les risques à l'intérieur de son organisation dans le but de prendre des décisions éclairées en matière de sûreté aérienne;
- h) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour recevoir, conserver, communiquer et éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne, dans le but de les protéger contre l'accès non autorisé;
- i) de recevoir, de conserver, de communiquer et d'éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne d'une manière visant à les protéger contre l'accès non autorisé;
- j) de communiquer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne aux personnes ci-après qui en ont besoin pour remplir les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroportuaire qui leur sont assignés :
 - (i) les personnes qui sont employées à l'aéroportuaire,
 - (ii) les personnes qui ont besoin d'y avoir accès dans le cadre de leur emploi;

Exigence — établissement et mise en œuvre

Exigences — programme

	(l) document how the operator achieves compliance with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator.	k) d'avoir une carte à l'échelle de l'aérodrome qui est à jour et qui indique les zones réglementées, les enceintes de sûreté et les points d'accès aux zones réglementées;	
Other program requirements	(3) The following also form part of the airport security program: (a) the security official referred to in section 425; (b) the aerodrome security personnel training referred to in sections 426 and 427; (c) the security committee or other working group or forum referred to in section 459; (d) if applicable, the airport security risk assessment referred to in section 462; (e) if applicable, the airport security plan referred to in section 467; (f) the menu of additional safeguards referred to in section 472; (g) the emergency plan referred to in section 475; and (h) the security exercises referred to in sections 476 and 477.	(3) Font également partie du programme de sûreté aéroportuaire : a) le responsable de la sûreté mentionné à l'article 425; b) la formation du personnel de sûreté de l'aérodrome qui est mentionnée aux articles 426 et 427; c) le comité de sûreté ou l'autre groupe de travail ou forum mentionnés à l'article 459; d) le cas échéant, l'évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire mentionnée à l'article 462; e) le cas échéant, le plan de sûreté aéroportuaire mentionné à l'article 467; f) le répertoire de mesures de protection supplémentaires mentionné à l'article 472; g) le plan d'urgence mentionné à l'article 475; h) les exercices de sûreté mentionnés aux articles 476 et 477.	Autres exigences — programme
Prohibition	456. The operator of an aerodrome must not operate the aerodrome unless the operator's menu of additional safeguards is approved by the Minister.	456. Il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome d'exploiter celui-ci à moins que son répertoire de mesures de protection supplémentaires ne soit approuvé par le ministre.	Interdiction
Documentation	457. (1) The operator of an aerodrome must (a) keep documentation related to its menu of additional safeguards and, if applicable, to its airport security risk assessment and its airport security plan for at least ten years; and (b) keep all other documentation related to its airport security program for at least two years.	457. (1) L'exploitant d'un aérodrome conserve : a) pendant au moins dix ans, la documentation relative à son répertoire de mesures de protection supplémentaires et, le cas échéant, à son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire et à son plan de sûreté aéroportuaire; b) pendant au moins deux ans, toute autre documentation relative à son programme de sûreté aéroportuaire.	Documentation
Ministerial access	(2) The operator of the aerodrome must make the documentation available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.	(2) Il met la documentation à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.	Accès ministériel
Requirement to amend	458. The operator of an aerodrome must amend its airport security program if (a) an aviation security risk that is not addressed by the program is identified to the operator by the Minister; or (b) the operator identifies an aviation security risk at the aerodrome that is not addressed by the program.	458. L'exploitant d'un aérodrome modifie son programme de sûreté aéroportuaire dans les cas suivants : a) un risque visant la sûreté aérienne dont le programme ne traite pas est porté à son attention par le ministre; b) l'exploitant décèle un risque visant la sûreté aérienne à l'aérodrome dont le programme ne traite pas.	Exigence — modification
	<i>Security Committee</i>	<i>Comité de sûreté</i>	
Security committee	459. (1) The operator of an aerodrome must have a security committee or other working group or forum that (a) advises the operator on the development of controls and processes that are required at the aerodrome in order to comply with the aviation	459. (1) L'exploitant d'un aérodrome dispose d'un comité de sûreté, ou d'un autre groupe de travail ou forum, qui : a) le conseille sur l'élaboration des mesures de contrôle et des processus nécessaires à l'aérodrome pour satisfaire aux dispositions de la Loi	Comité de sûreté

	<p>security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator;</p> <p>(b) helps coordinate the implementation of the controls and processes that are required at the aerodrome in order to comply with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator; and</p> <p>(c) promotes the sharing of information respecting the airport security program.</p>	<p>relatives à la sûreté aérienne et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui;</p> <p>b) aide à coordonner la mise en œuvre des mesures de contrôle et des processus nécessaires à l'aérodrome pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui;</p> <p>c) favorise le partage de renseignements concernant le programme de sûreté aéroportuaire.</p>	
Terms of reference	<p>(2) The operator of the aerodrome must establish the security committee or other working group or forum in accordance with written terms of reference that</p> <p>(a) identify its membership; and</p> <p>(b) define the roles and responsibilities of each member.</p>	<p>(2) Il établit le comité de sûreté ou l'autre groupe de travail ou forum conformément à un mandat écrit qui :</p> <p>a) en indique les membres;</p> <p>b) définit les rôles et responsabilités de chacun d'eux.</p>	Mandat
Records	<p>(3) The operator of the aerodrome must keep records of the activities and decisions of the security committee or other working group or forum.</p>	<p>(3) Il tient des registres sur les activités et les décisions du comité de sûreté ou de l'autre groupe de travail ou forum.</p>	Registres
	<p><i>Airport Security Risk Assessments and Airport Security Plans</i></p>	<p><i>Évaluations des risques visant la sûreté aéroportuaire et plans de sûreté aéroportuaire</i></p>	
Application	<p>460. (1) Subject to section 461, sections 462 to 471 apply to the operator of an aerodrome if</p> <p>(a) the Governor in Council makes an aviation security regulation adding an asterisk in Schedule 3 after the name of the aerodrome; or</p> <p>(b) the Minister makes an order stating that sections 462 to 471 apply to the operator.</p>	<p>460. (1) Sous réserve de l'article 461, les articles 462 à 471 s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome dans les cas suivants :</p> <p>a) le gouverneur en conseil prend un règlement sur la sûreté aérienne qui ajoute à l'annexe 3 un astérisque suivant le nom de l'aérodrome;</p> <p>b) le ministre prend un arrêté prévoyant que les articles 462 à 471 s'appliquent à l'exploitant.</p>	Application
Minister's authority	<p>(2) The Minister is authorized to make orders stating that sections 462 to 471 apply to operators of aerodromes listed in Schedule 3.</p>	<p>(2) Le ministre est autorisé à prendre des arrêtés prévoyant que les articles 462 à 471 s'appliquent aux exploitants des aérodromes énumérés à l'annexe 3.</p>	Autorité du ministre
Transition	<p>461. (1) Sections 462, 463 and 467 do not apply to the operator of an aerodrome until the day that is 10 months after the earlier of</p> <p>(a) the day on which an aviation security regulation adding an asterisk in Schedule 3 after the name of the aerodrome comes into force, and</p> <p>(b) the day on which a ministerial order stating that sections 462 to 471 apply to the operator comes into force.</p>	<p>461. (1) Les articles 462, 463 et 467 ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome qu'à compter de l'expiration des dix mois suivant la première des dates suivantes :</p> <p>a) la date à laquelle entre en vigueur un règlement sur la sûreté aérienne qui ajoute à l'annexe 3 un astérisque suivant le nom de l'aérodrome;</p> <p>b) la date à laquelle entre en vigueur un arrêté ministériel prévoyant que les articles 462 à 471 s'appliquent à l'exploitant.</p>	Transition
Transition	<p>(2) Section 468 does not apply to the operator of an aerodrome until the day that is 22 months after the earlier of</p> <p>(a) the day on which an aviation security regulation adding an asterisk in Schedule 3 after the name of the aerodrome comes into force, and</p> <p>(b) the day on which a ministerial order stating that sections 462 to 471 apply to the operator comes into force.</p>	<p>(2) L'article 468 ne s'applique à l'exploitant d'un aérodrome qu'à compter de la date d'expiration des vingt-deux mois suivant la première des dates suivantes :</p> <p>a) la date à laquelle entre en vigueur un règlement sur la sûreté aérienne qui ajoute à l'annexe 3 un astérisque suivant le nom de l'aérodrome;</p> <p>b) la date à laquelle entre en vigueur un arrêté ministériel prévoyant que les articles 462 à 471 s'appliquent à l'exploitant.</p>	Transition

Airport security risk assessments

462. The operator of an aerodrome must have an airport security risk assessment that identifies, assesses and prioritizes aviation security risks and that includes the following elements:

- (a) a threat assessment that evaluates the probability that aviation security incidents will occur at or near the aerodrome;
- (b) a criticality assessment that lists, assesses, and prioritizes in their order of importance to the continuity of the operation of the aerodrome,
 - (i) persons, assets, operations and infrastructure at the aerodrome, and
 - (ii) infrastructure near the aerodrome;
- (c) a vulnerability assessment that considers the extent to which a potential target is susceptible to loss or damage and that evaluates this susceptibility in the context of the threat assessment; and
- (d) an impact assessment that, at a minimum, measures the consequences of an aviation security incident or potential aviation security incident in terms of
 - (i) a decrease in public safety and security,
 - (ii) financial and economic loss, and
 - (iii) a loss of public confidence.

462. L'exploitant d'un aéroport dispose d'une évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire qui cerne, évalue, et classe par ordre de priorité, les risques visant la sûreté aérienne et comprend les éléments suivants :

- a) une évaluation de la menace qui évalue la probabilité que des incidents visant la sûreté aérienne surviennent à l'aéroport ou à proximité de celui-ci;
- b) une évaluation de la criticité qui énumère, évalue, et classe par ordre de priorité selon leur importance pour la continuité de l'exploitation de l'aéroport, les éléments suivants :
 - (i) les personnes, l'actif, les activités et l'infrastructure à l'aéroport,
 - (ii) l'infrastructure à proximité de l'aéroport;
- c) une évaluation de la vulnérabilité qui tient compte de la mesure dans laquelle une cible potentielle peut subir des pertes ou des dommages et évalue cette possibilité dans le contexte de l'évaluation de la menace;
- d) une évaluation des incidences qui mesure, à tout le moins, les conséquences d'un incident ou d'un incident potentiel visant la sûreté aérienne relativement à ce qui suit :
 - (i) une baisse de la sécurité et de la sûreté publiques,
 - (ii) des pertes financières et économiques,
 - (iii) une perte de confiance du public.

Évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire

Submission for approval

463. (1) The operator of an aerodrome must submit its airport security risk assessment to the Minister for approval. After the first approval, the operator must submit the assessment to the Minister for approval at least once every five years and each time the operator amends the assessment as a result of a review conducted under subsection 465(3).

463. (1) L'exploitant d'un aéroport présente son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire au ministre pour approbation. Après avoir obtenu la première approbation, il la lui présente pour approbation au moins une fois tous les cinq ans et chaque fois qu'il la modifie à la suite d'un examen effectué en application du paragraphe 465(3).

Présentation pour approbation

Interpretation

(2) For greater certainty, any approval of the airport security risk assessment by the Minister marks the start of a new five-year period for the purposes of subsection (1).

(2) Il est entendu que l'approbation par le ministre de l'évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire marque le début d'une nouvelle période de cinq ans pour l'application du paragraphe (1).

Interprétation

Requirement to consider advice

464. The operator of an aerodrome must consider the advice of its security committee or other working group or forum when the operator is

- (a) preparing its airport security risk assessment for submission to the Minister for approval; and
- (b) reviewing its airport security risk assessment.

464. L'exploitant d'un aéroport tient compte des conseils de son comité de sûreté ou de l'autre groupe de travail ou forum, dans les cas suivants :

Obligation de tenir compte des conseils

- a) lorsqu'il prépare son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire pour la présenter au ministre pour son approbation;
- b) lorsqu'il effectue l'examen de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire.

Comprehensive review

465. (1) The operator of an aerodrome must conduct a comprehensive review of its airport security risk assessment at least once a year.

465. (1) L'exploitant d'un aéroport effectue au moins une fois par an un examen global de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire.

Examen global

Targeted review

(2) The operator of the aerodrome must conduct a targeted review of its airport security risk assessment if

- (a) a special event that poses a medium to high risk to aviation security is scheduled to take place at the aerodrome;
- (b) the operator is planning a change to the physical layout or operation of the aerodrome

(2) Il effectue un examen ciblé de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire dans les cas suivants :

- a) un événement spécial qui présente un risque de moyen à élevé visant la sûreté aérienne est prévu à l'aéroport;
- b) l'exploitant prévoit des modifications de l'aménagement physique ou de l'exploitation de

Examen ciblé

	<p>that could affect aviation security at the aerodrome;</p> <p>(c) an environmental or operational change at or near the aerodrome poses a medium to high risk to aviation security;</p> <p>(d) a change in regulatory requirements could have an impact on aerodrome security; or</p> <p>(e) the operator identifies a vulnerability at the aerodrome.</p>	<p>l'aérodrome qui pourraient avoir une incidence sur la sûreté aérienne à l'aérodrome;</p> <p>c) un changement environnemental ou opérationnel à l'aérodrome ou à proximité de celui-ci présente un risque de moyen à élevé visant la sûreté aérienne;</p> <p>d) une modification des exigences réglementaires pourrait avoir une incidence sur la sûreté à l'aérodrome;</p> <p>e) l'exploitant cerne une vulnérabilité à l'aérodrome.</p>	
Other reviews	<p>(3) The operator of the aerodrome must also conduct a comprehensive or targeted review of its airport security risk assessment if the Minister</p> <p>(a) informs the operator that there is a change in the threat environment; or</p> <p>(b) identifies to the operator a vulnerability at the aerodrome that is not addressed by the assessment.</p>	<p>(3) Il effectue aussi un examen global ou ciblé de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire dans les cas suivants :</p> <p>a) le ministre l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace;</p> <p>b) le ministre porte à son attention une vulnérabilité à l'aérodrome qui n'est pas traitée dans l'évaluation.</p>	Autres examens
Documentation	<p>(4) When the operator of the aerodrome conducts a comprehensive or targeted review of its airport security risk assessment, the operator must document</p> <p>(a) any decision to amend or to not amend the assessment or the operator's airport security plan;</p> <p>(b) the reasons for that decision; and</p> <p>(c) the factors that were taken into consideration in making that decision.</p>	<p>(4) Lorsqu'il effectue un examen global ou ciblé de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire, l'exploitant de l'aérodrome documente ce qui suit :</p> <p>a) toute décision de modifier ou non son évaluation ou son plan de sûreté aéroportuaire;</p> <p>b) les motifs de la décision;</p> <p>c) les facteurs pris en compte au moment de prendre la décision.</p>	Documentation
Approval	<p>466. The Minister must approve an airport security risk assessment submitted by the operator of an aerodrome if</p> <p>(a) the assessment meets the requirements of section 462;</p> <p>(b) the operator has considered the advice of its security committee or other working group or forum;</p> <p>(c) the operator has considered all available and relevant information; and</p> <p>(d) the operator has not overlooked an aviation security risk that could affect the operation of the aerodrome.</p>	<p>466. Le ministre approuve l'évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire qui lui est présentée par l'exploitant d'un aérodrome si les conditions suivantes sont réunies :</p> <p>a) l'évaluation est conforme aux exigences de l'article 462;</p> <p>b) l'exploitant a tenu compte des conseils de son comité de sûreté ou de l'autre groupe de travail ou forum;</p> <p>c) il a tenu compte de tous les renseignements pertinents et disponibles;</p> <p>d) il n'a pas omis de risques visant la sûreté aérienne qui pourraient avoir une incidence sur l'exploitation de l'aérodrome.</p>	Approbation
Airport security plan	<p>467. The operator of an aerodrome must establish an airport security plan, submit it to the Minister for approval and implement it as soon as it is approved. The plan must</p> <p>(a) summarize the operator's strategy to prepare for, detect, prevent, respond to and recover from acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation; and</p> <p>(b) include a risk-management strategy that addresses the medium to high aviation security risks identified and prioritized in the most recent version of the operator's airport security risk assessment.</p>	<p>467. L'exploitant d'un aérodrome établit un plan de sûreté aéroportuaire, le présente au ministre pour approbation et le met en œuvre dès qu'il est approuvé. Le plan :</p> <p>a) résume la stratégie de l'exploitant pour la préparation dans l'éventualité d'atteintes illicites et de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, la détection et la prévention des atteintes illicites et des tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, et l'intervention et la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes;</p> <p>b) comprend une stratégie de gestion du risque qui traite des risques de moyens à élevés visant la sûreté aérienne qui sont indiqués et classés par ordre de priorité dans la version la plus récente de l'évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire de l'exploitant.</p>	Plans de sûreté aéroportuaire

Prohibition	468. The operator of an aerodrome must not operate the aerodrome unless the operator's airport security plan is approved by the Minister.	468. Il est interdit à l'exploitant d'un aéroport d'exploiter celui-ci à moins que son plan de sûreté aéroportuaire ne soit approuvé par le ministre.	Interdiction
Requirement to consider advice	469. The operator of an aerodrome must, when establishing its airport security plan and when implementing that plan, consider the advice of its security committee or other working group or forum.	469. L'exploitant d'un aéroport tient compte, lorsqu'il établit son plan de sûreté aéroportuaire et qu'il le met en œuvre, des conseils de son comité de sûreté ou de l'autre groupe de travail ou forum.	Obligation de tenir compte des conseils
Approval	470. The Minister must approve an airport security plan submitted by the operator of an aerodrome if (a) the plan meets the requirements of section 467; (b) the plan is likely to be effective in enabling the operator to prepare for, detect, prevent, respond to and recover from acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation; (c) the risk-management strategy is in proportion to the risks it addresses; (d) the operator has considered the advice of its security committee or other working group or forum; (e) the operator has not overlooked an aviation security risk that could affect the operation of the aerodrome; and (f) the plan can be implemented without compromising aviation security.	470. Le ministre approuve le plan de sûreté aéroportuaire qui lui est présenté par l'exploitant d'un aéroport si les conditions suivantes sont réunies : a) le plan est conforme aux exigences de l'article 467; b) le plan est susceptible d'être efficace pour permettre à l'exploitant de se préparer dans l'éventualité d'atteintes illicites et de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, de détecter et de prévenir les atteintes illicites et les tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, et d'intervenir et de voir à la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes; c) la stratégie de gestion du risque est proportionnelle aux risques dont elle traite; d) l'exploitant a tenu compte des conseils de son comité de sûreté ou de l'autre groupe de travail ou forum; e) l'exploitant n'a pas omis de risques visant la sûreté aérienne qui pourraient avoir une incidence sur l'exploitation de l'aéroport; f) le plan peut être mis en œuvre sans compromettre la sûreté aérienne.	Approbation
Requirement to amend	471. (1) The operator of an aerodrome must amend its airport security plan if (a) the Minister identifies to the operator a gap in the plan; (b) the Minister informs the operator that there is a change in the threat environment; or (c) the operator identifies a gap in the plan.	471. (1) L'exploitant d'un aéroport modifie son plan de sûreté aéroportuaire dans les cas suivants : a) le ministre porte à l'attention de l'exploitant toute lacune dans le plan; b) le ministre l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace; c) l'exploitant décèle une lacune dans le plan.	Obligation de modifier
Submission of amendment	(2) The operator of the aerodrome must, within 30 days after an occurrence set out in subsection (1), submit the amendment to the Minister for approval.	(2) Il présente au ministre pour approbation la modification, dans les trente jours qui suivent un cas prévu au paragraphe (1).	Présentation d'une modification
Approval	(3) The Minister must approve the airport security plan as amended if the requirements of section 470 continue to be met.	(3) Le ministre approuve le plan de sûreté aéroportuaire tel qu'il est modifié si les exigences de l'article 470 continuent d'être respectées.	Approbation

Menu of Additional Safeguards

Requirement to submit	472. (1) For the purposes of section 416, the operator of an aerodrome must submit to the Minister, for approval, a menu of additional safeguards that are (a) intended to mitigate heightened risk conditions in a graduated manner; and (b) consistent with the operator's legal powers and obligations.
Menu requirements	(2) The menu of additional safeguards must (a) allow for the rapid selection of additional safeguards by activity type or location; and

Répertoire de mesures de protection supplémentaires

Requirement to submit	472. (1) Pour l'application de l'article 416, l'exploitant d'un aéroport présente au ministre pour approbation un répertoire de mesures de protection supplémentaires qui sont : a) conçues pour atténuer les états de risque accru de manière progressive; b) compatibles avec ses pouvoirs et obligations juridiques.	Obligation de présenter
Menu requirements	(2) Le répertoire de mesures de protection supplémentaires : a) permet de choisir rapidement des mesures de protection supplémentaires selon le type d'activité ou l'endroit;	Répertoire de mesures de protection supplémentaires

	(b) indicate the persons and organizations responsible for implementing each additional safeguard.	b) indique les personnes et organismes qui sont responsables de la mise en œuvre de chaque mesure de protection supplémentaire.	
Activity types	(3) For the purposes of paragraph (2)(a), the activity types must include (a) access controls; (b) monitoring and patrolling; (c) communications; and (d) other operational controls.	(3) Pour l'application de l'alinéa (2)a), les types d'activité comprennent : a) les mesures de contrôle de l'accès; b) la surveillance et les patrouilles; c) les communications; d) les autres mesures de contrôle opérationnel.	Type d'activités
Locations	(4) For the purposes of paragraph (2)(a), the locations must include (a) public areas of the aerodrome; (b) areas of the aerodrome that are not public areas but are not restricted areas; and (c) restricted areas.	(4) Pour l'application de l'alinéa (2)a), les endroits comprennent : a) les parties de l'aérodrome destinées au public; b) les parties de l'aérodrome qui ne sont pas destinées au public mais qui ne sont pas des zones réglementées; c) les zones réglementées.	Endroits
Approval	473. The Minister must approve a menu of additional safeguards submitted by the operator of an aerodrome if (a) the menu meets the requirements of section 472; (b) the additional safeguards can be implemented rapidly and consistently; (c) the additional safeguards are consistent with existing rights and freedoms; and (d) the additional safeguards can be implemented without compromising aviation security.	473. Le ministre approuve le répertoire de mesures de protection supplémentaires qui lui est présenté par l'exploitant d'un aérodrome si les conditions suivantes sont réunies : a) le répertoire est conforme aux exigences de l'article 472; b) les mesures de protection supplémentaires peuvent être rapidement et systématiquement mises en œuvre; c) elles sont compatibles avec les droits et libertés existants; d) elles peuvent être mises en œuvre sans compromettre la sûreté aérienne.	Approbation
Requirement to amend	474. (1) The operator of an aerodrome must amend its menu of additional safeguards if (a) the Minister identifies to the operator a gap in the menu; (b) the Minister informs the operator that there is a change in the threat environment; (c) the operator identifies a gap in the menu; or (d) a change that affects the additional safeguards is made in the aviation security provisions of the Act or in regulatory requirements.	474. (1) L'exploitant d'un aérodrome modifie son répertoire de mesures de protection supplémentaires dans les cas suivants : a) le ministre porte à l'attention de l'exploitant toute lacune dans le répertoire; b) le ministre l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace; c) l'exploitant décèle une lacune dans le répertoire; d) une modification qui a une incidence sur les mesures de protection supplémentaires est apportée aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne ou aux exigences réglementaires.	Obligation de modifier
Submission of amendment	(2) The operator of the aerodrome must, within 30 days after an occurrence set out in subsection (1), submit the amendment to the Minister for approval.	(2) Il présente au ministre pour approbation la modification dans les trente jours qui suivent un cas prévu au paragraphe (1).	Présentation d'une modification
Approval	(3) The Minister must approve the menu of additional safeguards as amended if the requirements of section 473 continue to be met.	(3) Le ministre approuve le répertoire de mesures de protection supplémentaires tel qu'il est modifié si les exigences de l'article 473 continuent d'être respectées.	Approbation

Emergency Plans

475. (1) The operator of an aerodrome must establish an emergency plan that sets out the response procedures to be followed at the aerodrome for coordinated responses to the following emergencies:
(a) bomb threats;
(b) hijackings of aircraft; and
(c) other acts of unlawful interference with civil aviation.

Plans d'urgence

475. (1) L'exploitant d'un aérodrome établit un plan d'urgence qui prévoit la procédure d'intervention à suivre à l'aérodrome pour des interventions coordonnées dans le cas des urgences suivantes :
a) les alertes à la bombe;
b) les détournements d'aéronefs;
c) les autres cas d'atteintes illicites à l'aviation civile.

Exigences du plan

Response procedures	<p>(2) The response procedures must</p> <p>(a) set out in detail the actions to be taken by the operator of the aerodrome and all other persons or organizations involved, including, as applicable, the police, emergency response providers, air carriers, emergency coordination centre personnel and control tower or flight service station personnel;</p> <p>(b) include detailed procedures for the evacuation of air terminal buildings;</p> <p>(c) include detailed procedures for the search of air terminal buildings;</p> <p>(d) include detailed procedures for the handling and disposal of a suspected bomb; and</p> <p>(e) include detailed procedures for the detention on the ground of any aircraft involved in a bomb threat or hijacking.</p>	<p>(2) La procédure d'intervention :</p> <p>a) prévoit, en détail, les mesures à prendre par l'exploitant de l'aérodrome et toute autre personne ou tout autre organisme concernés, y compris, selon le cas, la police, les fournisseurs de services d'urgence, les transporteurs aériens, le personnel du centre de coordination des urgences et le personnel de la tour de contrôle ou de la station d'information de vol;</p> <p>b) comprend la procédure détaillée pour l'évacuation des aérogares;</p> <p>c) comprend la procédure détaillée pour la fouille des aérogares;</p> <p>d) comprend la procédure détaillée pour la manipulation et la neutralisation des bombes présumées;</p> <p>e) comprend la procédure détaillée pour la rétention au sol de tout aéronef visé par une alerte à la bombe ou un détournement.</p>	Procédure d'intervention
<i>Security Exercises</i>		<i>Exercices de sûreté</i>	
Operations-based security exercise	<p>476. (1) The operator of an aerodrome must, at least once every four years, carry out an operations-based security exercise that</p> <p>(a) tests the effectiveness of the operator's emergency plan in response to an act of unlawful interference with civil aviation and involves the persons and organizations referred to in the plan; and</p> <p>(b) tests the effectiveness of the additional safeguards that are set out in the operator's menu of additional safeguards.</p>	<p>476. (1) L'exploitant d'un aérodrome tient, au moins une fois tous les quatre ans, des exercices de sûreté fondés sur les opérations qui :</p> <p>a) mettent à l'essai l'efficacité de son plan d'urgence en réponse à une atteinte illicite à l'aviation civile et requièrent la participation des personnes et des organismes mentionnés dans ce plan;</p> <p>b) mettent à l'essai l'efficacité des mesures de protection supplémentaires figurant dans son répertoire de mesures de protection supplémentaires.</p>	Exercices de sûreté fondés sur les opérations
Equivalency	<p>(2) If, in response to an aviation security incident, the Minister raises the AVSEC level for an aerodrome or any part of an aerodrome, the implementation of additional safeguards by the operator of the aerodrome counts as an operations-based security exercise for the purposes of subsection (1).</p>	<p>(2) Si le ministre augmente le niveau AVSEC pour l'aérodrome ou toute partie de celui-ci en réponse à un incident visant la sûreté aérienne, la mise en œuvre de mesures de protection supplémentaires par l'exploitant de l'aérodrome est considérée, pour l'application du paragraphe (1), comme l'équivalent de la tenue d'un exercice de sûreté fondé sur les opérations.</p>	Équivalence
Discussion-based security exercise	<p>477. (1) The operator of an aerodrome must, at least once a year, carry out a discussion-based security exercise that</p> <p>(a) tests the effectiveness of the operator's emergency plan in response to an act of unlawful interference with civil aviation and involves the persons and organizations referred to in the plan; and</p> <p>(b) tests the effectiveness of the additional safeguards that are set out in the operator's menu of additional safeguards.</p>	<p>477. (1) L'exploitant d'un aérodrome tient, au moins une fois par an, des exercices de sûreté fondés sur la discussion qui :</p> <p>a) mettent à l'essai l'efficacité de son plan d'urgence en réponse à une atteinte illicite à l'aviation civile et requièrent la participation des personnes et des organismes mentionnés dans ce plan;</p> <p>b) mettent à l'essai l'efficacité des mesures de protection supplémentaires figurant dans son répertoire de mesures de protection supplémentaires.</p>	Exercices de sûreté fondés sur la discussion
Exception	<p>(2) Despite subsection (1), the operator of an aerodrome is not required to carry out a discussion-based security exercise in any year in which it carries out an operations-based security exercise.</p>	<p>(2) Malgré le paragraphe (1), l'exploitant d'un aérodrome n'a pas à tenir un exercice de sûreté fondé sur la discussion dans l'année où il tient un exercice de sûreté fondé sur les opérations.</p>	Exception
Notice	<p>478. The operator of an aerodrome must give the Minister 60 days' notice of any security exercise that the operator plans to carry out.</p>	<p>478. L'exploitant d'un aérodrome donne au ministre un préavis de soixante jours de tout exercice de sûreté qu'il prévoit tenir.</p>	Avis

Reports

Rapports

Additional safeguards

479. (1) The operator of an aerodrome must prepare a written report each time additional safeguards are implemented at the aerodrome. The report must include

- (a) a description of the additional safeguards that were implemented;
- (b) an evaluation of the effectiveness of those additional safeguards; and
- (c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the implementation of those additional safeguards.

479. (1) L'exploitant d'un aérodrôme rédige un rapport chaque fois que des mesures de protection supplémentaires sont mises en œuvre à l'aérodrôme. Le rapport comprend :

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

Mesures de protection supplémentaires

Emergencies

(2) The operator of an aerodrome must prepare a written report each time an emergency referred to in subsection 475(1) occurs at the aerodrome. The report must include

- (a) a description of the emergency;
- (b) an evaluation of the effectiveness of the operator's emergency plan; and
- (c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the emergency.

(2) L'exploitant d'un aérodrôme rédige un rapport chaque fois que survient à l'aérodrôme une urgence visée au paragraphe 475(1). Le rapport comprend :

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

Urgences

Exercises

(3) The operator of an aerodrome must prepare a written report on each security exercise that it carries out. The report must include

- (a) an outline of the exercise scenario;
- (b) an evaluation of the effectiveness of the exercise; and
- (c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the exercise.

(3) L'exploitant d'un aérodrôme rédige un rapport pour chacun des exercices de sûreté qu'il tient. Le rapport comprend :

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

Exercices

Corrective Actions

Mesures correctives

Corrective actions

480. Subject to section 481, the operator of an aerodrome must immediately take corrective actions to address a vulnerability that contributes to a heightened aviation security risk at the aerodrome and that

- (a) is identified to the operator by the Minister; or
- (b) is identified by the operator.

480. Sous réserve de l'article 481, l'exploitant d'un aérodrôme prend immédiatement des mesures correctives pour faire face à une vulnérabilité qui contribue à un risque accru visant la sûreté aérienne à l'aérodrôme et qui, selon le cas :

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

Mesures correctives

Corrective action plan

481. If a corrective action to be taken by the operator of an aerodrome under section 480 involves a phased approach, the operator must include in its airport security program a corrective action plan that sets out

- (a) the nature of the vulnerability to be addressed;
- (b) a rationale for the phased approach; and
- (c) a timetable setting out when each phase of the corrective action plan will be completed.

481. Si une mesure corrective à prendre par l'exploitant d'un aérodrôme en application de l'article 480 comporte une approche par étapes, celui-ci joint, à son programme de sûreté aéroportuaire, un plan de mesures correctives qui prévoit les éléments suivants :

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

Plan de mesures correctives

Primary Security Line Partners

Partenaires de la première ligne de sûreté

Provision of information to operators of aerodromes

482. (1) For the purpose of supporting the establishment and implementation by the operator of an aerodrome of an airport security program, a primary security line partner at the aerodrome must,

482. (1) Afin d'appuyer l'établissement et la mise en œuvre d'un programme de sûreté aéroportuaire par l'exploitant d'un aérodrôme, tout partenaire de la première ligne de sûreté à l'aérodrôme

Renseignements fournis à l'exploitant de l'aérodrôme

on reasonable notice given by the operator, provide the operator with

- (a) information respecting the measures, procedures and processes that the partner has in place at the aerodrome to protect the security of restricted areas and to prevent breaches of the primary security line; and
- (b) a document that
 - (i) describes each area on the aerodrome's primary security line that is occupied by the partner,
 - (ii) indicates the location of each restricted area access point in those areas, and
 - (iii) describes those restricted area access points.

Provision of information to Minister

(2) The primary security line partner must provide the Minister with the information and the document on reasonable notice given by the Minister.

[483 reserved]

Disclosure of Information

Prohibition

484. A person other than the Minister must not disclose security-sensitive information that is created or used under this Division unless the disclosure is required by law or is necessary to comply or facilitate compliance with the aviation security provisions of the Act, regulatory requirements or the requirements of an emergency direction.

37. The heading before section 517 of the Regulations is replaced by the following:

Emergency Plans and Security Exercises

38. Sections 517 to 519 of the Regulations are replaced by the following:

Plan requirements

517. (1) The operator of an aerodrome must establish an emergency plan that sets out the response procedures to be followed at the aerodrome for coordinated responses to the following emergencies:

- (a) bomb threats; and
- (b) hijackings of aircraft.

(2) The response procedures must

- (a) set out in detail the actions to be taken by the operator of the aerodrome and all other persons or organizations involved, including, as applicable, the police, emergency response providers, air carriers, emergency coordination centre personnel and control tower or flight service station personnel;
- (b) include, if applicable, detailed procedures for the evacuation of air terminal buildings;
- (c) include, if applicable, detailed procedures for the search of air terminal buildings;
- (d) include detailed procedures for the handling and disposal of a suspected bomb; and
- (e) include detailed procedures for the detention on the ground of any aircraft involved in a bomb threat or hijacking.

Response procedures

fournit à l'exploitant, sur préavis raisonnable de celui-ci :

- a) des renseignements sur les mesures, les procédures et les processus qu'il a mis en place à l'aérodrome pour assurer la sûreté des zones réglementées et empêcher les atteintes à la sûreté à la première ligne de sûreté;
- b) un document qui :
 - (i) décrit chaque zone sur la première ligne de sûreté de l'aérodrome qu'il occupe,
 - (ii) indique où est situé, dans ces zones, chaque point d'accès aux zones réglementées,
 - (iii) décrit ces points d'accès.

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

Renseignements fournis au ministre

[483 réservé]

Communication de renseignements

Interdiction

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

37. L'intertitre précédant l'article 517 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Plans d'urgence et exercices de sûreté

38. Les articles 517 à 519 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

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

- a) les alertes à la bombe;
- b) les détournements d'aéronefs.

(2) La procédure d'intervention :

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

Exigences du plan

Procédure d'intervention

Discussion-based security exercise	<p>518. The operator of an aerodrome, must, at least once a year, carry out a discussion-based security exercise that tests the effectiveness of the operator's emergency plan in response to a bomb threat or a hijacking of an aircraft and involves the persons and organizations referred to in the plan.</p>	<p>518. L'exploitant d'un aérodrome tient, au moins une fois par année, un exercice de sûreté fondé sur la discussion qui met à l'essai l'efficacité de son plan d'urgence en réponse à une alerte à la bombe ou à un détournement d'aéronef et qui requiert la participation des personnes et des organismes mentionnés dans ce plan.</p>	Exercices de sûreté fondés sur la discussion
Emergency reports	<p>519. (1) The operator of an aerodrome must prepare a written report each time an emergency referred to in subsection 517(1) occurs at the aerodrome. The report must include</p> <p>(a) a description of the emergency;</p> <p>(b) an evaluation of the effectiveness of the operator's emergency plan; and</p> <p>(c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the emergency.</p>	<p>519. (1) L'exploitant d'un aérodrome rédige un rapport chaque fois qu'une urgence visée au paragraphe 517(1) survient à l'aérodrome. Le rapport comprend :</p> <p>a) la description de l'urgence;</p> <p>b) l'évaluation de l'efficacité du plan d'urgence de l'exploitant de l'aérodrome;</p> <p>c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant l'urgence.</p>	Rapports sur les urgences
Exercise reports	<p>(2) The operator of an aerodrome must prepare a written report on each security exercise that it carries out. The report must include</p> <p>(a) an outline of the exercise scenario;</p> <p>(b) an evaluation of the effectiveness of the exercise; and</p> <p>(c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the exercise.</p>	<p>(2) L'exploitant d'un aérodrome rédige un rapport pour chacun des exercices de sûreté qu'il tient. Le rapport comprend :</p> <p>a) les grandes lignes du scénario de l'exercice;</p> <p>b) l'évaluation de l'efficacité de l'exercice;</p> <p>c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant l'exercice.</p>	Rapports sur les exercices
Ministerial access	<p>(3) The operator of an aerodrome must make the reports referred to in subsections (1) and (2) available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.</p>	<p>(3) L'exploitant d'un aérodrome met les rapports visés aux paragraphes (1) et (2) à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.</p>	Accès ministériel
Transport of loaded firearms	<p>39. Subsection 527(1) of the Regulations is replaced by the following:</p> <p>527. (1) An air carrier must not knowingly allow a person, other than a Canadian in-flight security officer who is acting in the course of their duties, to transport a loaded firearm on board an aircraft.</p>	<p>39. Le paragraphe 527(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :</p> <p>527. (1) Il est interdit au transporteur aérien de sciemment permettre à une personne, autre qu'un agent de sûreté à bord canadien qui est dans l'exercice de ses fonctions, de transporter une arme à feu chargée à bord d'un aéronef.</p>	Transport d'armes à feu chargées
	<p>40. (1) Paragraph 531(a) of the English version of the Regulations is replaced by the following:</p> <p>(a) the peace officer, while acting in the course of their duties, requires access to the firearm immediately before, during or immediately after the flight;</p> <p>(2) Section 531 of the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (d), by adding "and" at the end of paragraph (e) and by adding the following after paragraph (e):</p> <p>(f) the air carrier provides the peace officer with the original or a copy of the completed version of the form referred to in paragraph (d).</p>	<p>40. (1) L'alinéa 531(a) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :</p> <p>(a) the peace officer, while acting in the course of their duties, requires access to the firearm immediately before, during or immediately after the flight;</p> <p>(2) L'article 531 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa e), de ce qui suit :</p> <p>f) il remet à l'agent l'original ou une copie du formulaire rempli visé à l'alinéa d).</p>	
	<p>41. Paragraphs 532(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:</p> <p>(a) inform the pilot-in-command of the aircraft by means of the original or a copy of the completed form referred to in paragraph 531(d); and</p> <p>(b) subject to subsection (2), inform the crew members assigned to the flight or the aircraft and any other peace officer on board the aircraft.</p>	<p>41. Les alinéas 532(1)(a) et (b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :</p> <p>a) le commandant de bord de l'aéronef, au moyen de l'original ou d'une copie du formulaire rempli visé à l'alinéa 531d);</p> <p>b) sous réserve du paragraphe (2), les membres d'équipage affectés au vol ou à l'aéronef et tout autre agent de la paix à bord de l'aéronef.</p>	

42. The heading before section 766 of the Regulations is replaced by the following:

DIVISION 1

IDENTITY VERIFICATION SYSTEM

43. The reference “[768 to 796 reserved]” after section 767 of the Regulations is replaced by the following:

DIVISION 2

AVSEC LEVELS

Application	768. This Division applies in respect of aerodromes listed in Schedules 1 to 3 or in respect of any part of those aerodromes.
Level 1	769. Unless it is raised, lowered or maintained in accordance with this Division, the AVSEC level for an aerodrome or any part of an aerodrome is level 1. At that level, normal operating conditions apply.
Level 2	770. The Minister must raise or lower to level 2 the AVSEC level for an aerodrome or any part of an aerodrome if (a) the Minister is made aware of a heightened risk condition related to an elevated risk; and (b) it is likely, based on available information, that additional safeguards at the aerodrome or a part of the aerodrome will mitigate the heightened risk condition.
Level 3	771. The Minister must raise to level 3 the AVSEC level for an aerodrome or any part of an aerodrome if (a) the Minister is made aware of a heightened risk condition related to a critical or imminent risk; and (b) it is likely, based on available information, that additional safeguards at the aerodrome or a part of the aerodrome will mitigate the heightened risk condition.
Requirement to lower level	772. The Minister must, as soon as a heightened risk condition no longer applies, lower to level 1 an AVSEC level that has been raised for an aerodrome or any part of an aerodrome.
Maintaining a level	773. The Minister is authorized to maintain an AVSEC level that has been raised for an aerodrome or any part of an aerodrome if the criteria for raising the AVSEC level continue to apply.
Notification	774. If the Minister raises, lowers or maintains the AVSEC level for an aerodrome or any part of an aerodrome, the Minister must immediately notify the operator of the aerodrome. The notice must (a) include information about the heightened risk condition; and (b) specify a date on which the AVSEC level is likely to return to level 1.
Multiple aerodromes	775. For greater certainty, nothing in this Division prohibits the Minister from raising, lowering or maintaining the AVSEC level for more than one aerodrome at a time.

42. L’intertitre précédant l’article 766 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

SECTION 1

SYSTÈME DE VÉRIFICATION DE L’IDENTITÉ

43. La mention « [768 à 796 réservés] » qui suit l’article 767 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

SECTION 2

NIVEAUX AVSEC

Application	768. La présente section s’applique à l’égard des aérodromes énumérés aux annexes 1 à 3 ou à toute partie de ceux-ci.	Application
Niveau 1	769. À moins qu’il ne soit augmenté, abaissé ou maintenu conformément à la présente section, le niveau AVSEC pour un aérodrome ou toute partie de celui-ci est le niveau 1. À ce niveau, les conditions normales d’exploitation s’appliquent.	Niveau 1
Niveau 2	770. Le ministre augmente ou abaisse au niveau 2 le niveau AVSEC pour un aérodrome ou toute partie de celui-ci si les conditions suivantes sont réunies : a) il est mis au courant d’un état de risque accru relatif à un risque élevé; b) il est probable, à la lumière des renseignements disponibles, que des mesures de protection supplémentaires à l’aérodrome ou à une partie de celui-ci atténueront l’état de risque accru.	Niveau 2
Niveau 3	771. Le ministre augmente au niveau 3 le niveau AVSEC pour un aérodrome ou toute partie de celui-ci si les conditions suivantes sont réunies : a) il est mis au courant d’un état de risque accru relatif à un risque critique ou imminent; b) il est probable, à la lumière des renseignements disponibles, que des mesures de protection supplémentaires à l’aérodrome ou à une partie de celui-ci atténueront l’état de risque accru.	Niveau 3
Obligation d’abaisser le niveau	772. Le ministre abaisse au niveau 1 le niveau AVSEC augmenté pour un aérodrome ou toute partie de celui-ci dès que l’état de risque accru cesse de s’appliquer.	Obligation d’abaisser le niveau
Maintien d’un niveau	773. Le ministre est autorisé à maintenir un niveau AVSEC augmenté pour un aérodrome ou pour toute partie de celui-ci si les critères pour l’augmenter continuent de s’appliquer.	Maintien d’un niveau
Avis	774. S’il augmente, abaisse ou maintient le niveau AVSEC pour un aérodrome ou toute partie de celui-ci, le ministre en avise immédiatement l’exploitant de l’aérodrome. L’avis : a) comprend des renseignements sur l’état de risque accru; b) précise la date à laquelle il est probable que le niveau AVSEC retourne au niveau 1.	Avis
Plusieurs aérodromes	775. Il est entendu que rien dans la présente section n’empêche le ministre d’augmenter, d’abaisser ou de maintenir le niveau AVSEC pour plus d’un aérodrome à la fois.	Plusieurs aérodromes

[776 to 796 reserved]

44. Section 800 of the Regulations is replaced by the following:

Notice requirements

800. A notice referred to in subsection 7.7(1) of the Act must

- (a) be in writing;
- (b) set out the particulars of the alleged contravention;
- (c) state that the person on whom the notice is served or to whom it is sent has the option of paying the amount specified in the notice or filing with the Tribunal a request for a review of the alleged contravention or the amount of the penalty;
- (d) state that payment of the amount specified in the notice will be accepted by the Minister in satisfaction of the amount of the penalty for the alleged contravention and that no further proceedings under Part I of the Act will be taken against the person on whom the notice in respect of that contravention is served or to whom it is sent;
- (e) state that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be provided with an opportunity consistent with procedural fairness and natural justice to present evidence before the Tribunal and make representations in relation to the alleged contravention if the person files a request for a review with the Tribunal; and
- (f) state that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be deemed to have committed the contravention set out in the notice if the person fails to pay the amount specified in the notice and fails to file a request for a review with the Tribunal within the prescribed period.

45. Part 15 of the Regulations is replaced by the following:

PART 15

TRANSITIONAL PROVISIONS

CLASS 1 AERODROMES

Operators

801. (1) The following provisions do not apply to the operator of an aerodrome until the day that is eight months after the day on which this section comes into force:

- (a) paragraph 191(3)(e);
- (b) section 202;
- (c) section 205;
- (d) paragraph 207(1)(b); and
- (e) paragraph 208(1)(b).

Operators

(2) The following provisions do not apply to the operator of an aerodrome until the day that is 12 months after the day on which this section comes into force:

- (a) sections 97 and 98;
- (b) section 192; and
- (c) subsection 210(1).

[776 à 796 réservés]

44. L'article 800 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

800. L'avis mentionné au paragraphe 7.7(1) de la Loi doit :

Exigences — avis

- a) être par écrit;
- b) comporter une description des faits reprochés;
- c) énoncer que le destinataire de l'avis doit soit payer le montant fixé dans l'avis, soit déposer auprès du Tribunal une requête en révision des faits reprochés ou du montant de l'amende;
- d) énoncer que le paiement du montant fixé dans l'avis sera accepté par le ministre en règlement de l'amende imposée et qu'aucune poursuite ne sera intentée par la suite au titre de la partie I de la Loi contre le destinataire de l'avis pour la même contravention;
- e) énoncer que, si le destinataire de l'avis dépose une requête en révision auprès du Tribunal, il se verra accorder la possibilité de présenter ses éléments de preuve et ses observations sur les faits reprochés, conformément aux principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle;
- f) énoncer que l'omission par le destinataire de l'avis de verser le montant fixé dans l'avis et de déposer dans le délai imparti une requête en révision auprès du Tribunal vaudra déclaration de responsabilité à l'égard de la contravention.

45. La partie 15 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 15

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

AÉRODROMES DE CATÉGORIE 1

801. (1) Les dispositions ci-après ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome qu'à compter de l'expiration des huit mois suivant la date de l'entrée en vigueur du présent article :

Exploitants

- a) l'alinéa 191(3)e);
- b) l'article 202;
- c) l'article 205;
- d) l'alinéa 207(1)b);
- e) l'alinéa 208(1)b).

(2) Les dispositions ci-après ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome qu'à compter de l'expiration des douze mois suivant la date de l'entrée en vigueur du présent article :

Exploitants

- a) les articles 97 et 98;
- b) l'article 192;
- c) le paragraphe 210(1).

CLASS 2 AERODROMES

Operators **802. (1) The following provisions do not apply to the operator of an aerodrome until the day that is nine months after the day on which this section comes into force:**

- (a) paragraph 347(3)(f);
- (b) section 365;
- (c) section 367;
- (d) paragraph 369(1)(b); and
- (e) paragraph 370(1)(b).

Operators **(2) The following provisions do not apply to the operator of an aerodrome until the day that is 12 months after the day on which this section comes into force:**

- (a) sections 261 and 262;
- (b) section 348; and
- (c) subsection 372(1).

CLASS 3 AERODROMES

Operators **803. (1) The following provisions do not apply to the operator of an aerodrome until the day that is 10 months after the day on which this section comes into force:**

- (a) paragraph 455(3)(e);
- (b) section 472;
- (c) section 474;
- (d) paragraph 476(1)(b); and
- (e) paragraph 477(1)(b).

Operators **(2) The following provisions do not apply to the operator of an aerodrome until the day that is 12 months after the day on which this section comes into force:**

- (a) sections 416 and 417;
- (b) section 456; and
- (c) subsection 479(1).

MINISTERIAL POWERS AND DUTIES

Minister **804. Division 2 of Part 13 does not apply until the day that is 12 months after the day on which this section comes into force.**

46. Schedule 1 to the Regulations is amended by replacing the section references after the heading "SCHEDULE 1" with the following:

(Paragraph 2(d) and sections 3, 6, 82, 83, 117, 273, 428, 505, 506, 508, 516 and 768)

47. Schedule 2 to the Regulations is amended by replacing the section references after the heading "SCHEDULE 2" with the following:

(Paragraph 2(e), sections 3, 246, 247, 273 and 352, paragraphs 353(1)(a) and (2)(a) and sections 428, 505, 506, 508, 516 and 768)

48. Schedule 3 to the Regulations is amended by replacing the section references after the heading "SCHEDULE 3" with the following:

(Paragraph 2(f), sections 401, 402, 428 and 460, paragraphs 461(1)(a) and (2)(a) and sections 505, 506, 508, 516 and 768)

AÉRODROMES DE CATÉGORIE 2

Exploitants **802. (1) Les dispositions ci-après ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome qu'à compter de l'expiration des neuf mois suivant la date de l'entrée en vigueur du présent article :**

- a) l'alinéa 347(3)f);
- b) l'article 365;
- c) l'article 367;
- d) l'alinéa 369(1)b);
- e) l'alinéa 370(1)b).

Exploitants **(2) Les dispositions ci-après ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome qu'à compter de l'expiration des douze mois suivant la date de l'entrée en vigueur du présent article :**

- a) les articles 261 et 262;
- b) l'article 348;
- c) le paragraphe 372(1).

AÉRODROMES DE CATÉGORIE 3

Exploitants **803. (1) Les dispositions ci-après ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome qu'à compter de l'expiration des dix mois suivant la date de l'entrée en vigueur du présent article :**

- a) l'alinéa 455(3)e);
- b) l'article 472;
- c) l'article 474;
- d) l'alinéa 476(1)b);
- e) l'alinéa 477(1)b).

Exploitants **(2) Les dispositions ci-après ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome qu'à compter de l'expiration des douze mois suivant la date de l'entrée en vigueur du présent article :**

- a) les articles 416 et 417;
- b) l'article 456;
- c) le paragraphe 479(1).

POUVOIRS ET OBLIGATIONS DU MINISTRE

Ministre **804. La section 2 de la partie 13 ne s'applique qu'à compter de l'expiration des douze mois suivant la date de l'entrée en vigueur du présent article.**

46. Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 1 », à l'annexe 1 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

(alinéa 2d) et articles 3, 6, 82, 83, 117, 273, 428, 505, 506, 508, 516 et 768)

47. Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 2 », à l'annexe 2 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

(alinéa 2e), articles 3, 246, 247, 273 et 352, alinéas 353(1)a) et (2)a) et articles 428, 505, 506, 508, 516 et 768)

48. Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 3 », à l'annexe 3 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

(alinéa 2f), articles 401, 402, 428 et 460, alinéas 461(1)a) et (2)a) et articles 505, 506, 508, 516 et 768)

49. Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 95”:

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
DIVISION 3 — AVSEC LEVELS		
Section 97		25,000
Section 98		10,000

50. The references “Subsection 114(1)” and “Subsection 114(2)” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amounts in column 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Corporation
Subsection 115(1)	25,000
Subsection 116(1)	25,000
Subsection 116(2)	25,000
Section 117	25,000
Subsection 118(1)	10,000
Subsection 118(2)	10,000
Subsection 118(3)	10,000

51. The references “Subsection 121(1)” and “Section 122” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amounts in column 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Corporation
Section 121	25,000
Subsection 122(1)	25,000

52. The reference “Subsection 125(1)” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amount in column 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Corporation
Section 125	25,000

49. L’annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 95 », de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
SECTION 3 — NIVEAUX AVSEC		
Article 97		25 000
Article 98		10 000

50. Les mentions « Paragraphe 114(1) » et « Paragraphe 114(2) » qui figurent dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et les montants figurant dans la colonne 3 en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne morale
Paragraphe 115(1)	25 000
Paragraphe 116(1)	25 000
Paragraphe 116(2)	25 000
Article 117	25 000
Paragraphe 118(1)	10 000
Paragraphe 118(2)	10 000
Paragraphe 118(3)	10 000

51. Les mentions « Paragraphe 121(1) » et « Article 122 » qui figurent dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et les montants figurant dans la colonne 3 en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne morale
Article 121	25 000
Paragraphe 122(1)	25 000

52. La mention « Paragraphe 125(1) » qui figure dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et le montant figurant dans la colonne 3 en regard de cette mention sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne morale
Article 125	25 000

53. Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 155(1)”:

Column 1	Column 2		Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)		Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation	
Subsection 155(1.1)		25,000	

54. The reference “Section 167” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amount in column 2 are replaced by the following:

Column 1	Column 2
	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual
Subsection 167(1)	5,000
Subsection 167(2)	5,000

55. The reference “Section 174” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amount in column 3 are repealed.

56. The references “Paragraph 191(2)(m)” to “Subsection 193(1)” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amounts in column 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Corporation
Paragraph 193(1)(a)	25,000
Paragraph 193(1)(b)	10,000

57. Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 195(3)”:

Column 1	Column 2		Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)		Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation	
Subsection 196(1)		25,000	
Subsection 196(2)		10,000	
Subsection 196(3)		10,000	
Subsection 196(4)		10,000	
Section 197		25,000	
Section 198		25,000	
Section 199		25,000	
Subsection 200(1)		25,000	
Subsection 200(2)		25,000	
Subsection 200(3)		25,000	
Subsection 200(4)		10,000	
Subsection 202(1)		25,000	
Section 203		25,000	
Subsection 205(1)		25,000	
Subsection 205(2)		25,000	

53. L’annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 155(1) », de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2		Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)		Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique		Personne morale
Paragraphe 155(1.1)			25 000

54. La mention « Article 167 » qui figure dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et le montant figurant dans la colonne 2 en regard de cette mention sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2
	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique
Paragraphe 167(1)	5 000
Paragraphe 167(2)	5 000

55. La mention « Article 174 » qui figure dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et le montant figurant dans la colonne 3 en regard de cette mention sont abrogés.

56. Les mentions « Alinéa 191(2)(m) » à « Paragraphe 193(1) » qui figurent dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et les montants figurant dans la colonne 3 en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne morale
Alinéa 193(1)(a)	25 000
Alinéa 193(1)(b)	10 000

57. L’annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 195(3) », de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2		Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)		Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique		Personne morale
Paragraphe 196(1)			25 000
Paragraphe 196(2)			10 000
Paragraphe 196(3)			10 000
Paragraphe 196(4)			10 000
Article 197			25 000
Article 198			25 000
Article 199			25 000
Paragraphe 200(1)			25 000
Paragraphe 200(2)			25 000
Paragraphe 200(3)			25 000
Paragraphe 200(4)			10 000
Paragraphe 202(1)			25 000
Article 203			25 000
Paragraphe 205(1)			25 000
Paragraphe 205(2)			25 000

58. The references “Subsection 206(3)” and “Section 210” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amounts in column 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 3
Designated Provision	Maximum Amount Payable (\$)
	Corporation
Subsection 206(1)	25,000
Subsection 207(1)	25,000
Subsection 208(1)	25,000
Section 209	10,000
Subsection 210(1)	10,000
Subsection 210(2)	10,000
Subsection 210(3)	10,000

59. The reference “Subsection 212(1)” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amount in column 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 3
Designated Provision	Maximum Amount Payable (\$)
	Corporation
Section 212	25,000

60. The references “Paragraph 225(a)” to “Subsection 235(1)” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amounts in columns 2 and 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 2	Column 3
Designated Provision	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
	Individual	Corporation
Subsection 226(1)	5,000	25,000
Subsection 226(2)	5,000	25,000
Paragraph 227(a)	5,000	25,000
Paragraph 227(b)	5,000	25,000
Paragraph 227(c)	5,000	25,000
Paragraph 227(d)	5,000	25,000
Paragraph 227(e)	5,000	25,000
Paragraph 227(f)	5,000	25,000
Paragraph 227(g)	5,000	25,000
Subsection 230(1)	5,000	25,000
Subsection 230(2)	5,000	25,000
Subsection 233(1)	5,000	25,000
Subsection 233(2)	5,000	25,000
Section 234	5,000	25,000
Section 235	5,000	25,000

58. Les mentions « Paragraphe 206(3) » et « Article 210 » qui figurent dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et les montants figurant dans la colonne 3 en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 3
Texte désigné	Montant maximal à payer (\$)
	Personne morale
Paragraphe 206(1)	25 000
Paragraphe 207(1)	25 000
Paragraphe 208(1)	25 000
Article 209	10 000
Paragraphe 210(1)	10 000
Paragraphe 210(2)	10 000
Paragraphe 210(3)	10 000

59. La mention « Paragraphe 212(1) » qui figure dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et le montant figurant dans la colonne 3 en regard de cette mention sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 3
Texte désigné	Montant maximal à payer (\$)
	Personne morale
Article 212	25 000

60. Les mentions « Alinéa 225a » à « Paragraphe 235(1) » qui figurent dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et les montants figurant dans les colonnes 2 et 3 en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Texte désigné	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 226(1)	5 000	25 000
Paragraphe 226(2)	5 000	25 000
Alinéa 227a)	5 000	25 000
Alinéa 227b)	5 000	25 000
Alinéa 227c)	5 000	25 000
Alinéa 227d)	5 000	25 000
Alinéa 227e)	5 000	25 000
Alinéa 227f)	5 000	25 000
Alinéa 227g)	5 000	25 000
Paragraphe 230(1)	5 000	25 000
Paragraphe 230(2)	5 000	25 000
Paragraphe 233(1)	5 000	25 000
Paragraphe 233(2)	5 000	25 000
Article 234	5 000	25 000
Article 235	5 000	25 000

61. Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 259”:

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
DIVISION 3 — AVSEC LEVELS		
Section 261		25,000
Section 262		10,000

62. Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 270(2)”:

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Subsection 271(1)		25,000
Subsection 272(1)		25,000
Subsection 272(2)		25,000
Section 273		25,000
Subsection 274(1)		10,000
Subsection 274(2)		10,000
Subsection 274(3)		10,000

63. The references “Subsection 277(1)” and “Section 278” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amounts in column 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Corporation
Section 277	25,000
Subsection 278(1)	25,000

64. The reference “Subsection 281(1)” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amount in column 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Corporation
Section 281	25,000

61. L’annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 259 », de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
SECTION 3 — NIVEAUX AVSEC		
Article 261		25 000
Article 262		10 000

62. L’annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 270(2) », de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 271(1)		25 000
Paragraphe 272(1)		25 000
Paragraphe 272(2)		25 000
Article 273		25 000
Paragraphe 274(1)		10 000
Paragraphe 274(2)		10 000
Paragraphe 274(3)		10 000

63. Les mentions « Paragraphe 277(1) » et « Article 278 » qui figurent dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et les montants figurant dans la colonne 3 en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne morale
Article 277	25 000
Paragraphe 278(1)	25 000

64. La mention « Paragraphe 281(1) » qui figure dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et le montant figurant dans la colonne 3 en regard de cette mention sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne morale
Article 281	25 000

65. The portion of column 2 of Schedule 4 to the Regulations opposite the references “Subsection 290(1)” and “Subsection 290(2)” in column 1 is replaced by the following:

Column 1	Column 2
Designated Provision	Maximum Amount Payable (\$)
	Individual
Subsection 290(1)	5,000
Subsection 290(2)	5,000

65. Le passage de la colonne 2 de l'annexe 4 du même règlement en regard des mentions « Paragraphe 290(1) » et « Paragraphe 290(2) » figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2
Texte désigné	Montant maximal à payer (\$)
	Personne physique
Paragraphe 290(1)	5 000
Paragraphe 290(2)	5 000

66. Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 311(1)”:

Column 1	Column 2	Column 3
Designated Provision	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
	Individual	Corporation
Subsection 311(1.1)		25,000

66. L'annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 311(1) », de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Texte désigné	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 311(1.1)		25 000

67. The reference “Section 323” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amount in column 2 are replaced by the following:

Column 1	Column 2
Designated Provision	Maximum Amount Payable (\$)
	Individual
Subsection 323(1)	5,000
Subsection 323(2)	5,000

67. La mention « Article 323 » qui figure dans la colonne 1 de l'annexe 4 du même règlement et le montant figurant dans la colonne 2 en regard de cette mention sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2
Texte désigné	Montant maximal à payer (\$)
	Personne physique
Paragraphe 323(1)	5 000
Paragraphe 323(2)	5 000

68. The reference “Section 330” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amount in column 3 are repealed.

68. La mention « Article 330 » qui figure dans la colonne 1 de l'annexe 4 du même règlement et le montant figurant dans la colonne 3 en regard de cette mention sont abrogés.

69. The references “Paragraph 347(2)(m)” to “Subsection 374(2)” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amounts in columns 2 and 3 are replaced by the following:

69. Les mentions « Alinéa 347(2)m) » à « Paragraphe 374(2) » qui figurent dans la colonne 1 de l'annexe 4 du même règlement et les montants figurant dans les colonnes 2 et 3 en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Column 1	Column 2	Column 3
Designated Provision	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
	Individual	Corporation
Paragraph 349(1)(a)		25,000
Paragraph 349(1)(b)		10,000
Paragraph 350(a)		25,000
Paragraph 350(b)		25,000
Subsection 351(1)		10,000
Subsection 351(2)		10,000
Subsection 351(3)		10,000
Subsection 354(1)		25,000
Subsection 354(2)		10,000
Subsection 354(3)		10,000
Subsection 354(4)		10,000
Section 355		25,000
Subsection 356(1)		25,000

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Texte désigné	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
	Personne physique	Personne morale
Alinéa 349(1)a)		25 000
Alinéa 349(1)b)		10 000
Alinéa 350a)		25 000
Alinéa 350b)		25 000
Paragraphe 351(1)		10 000
Paragraphe 351(2)		10 000
Paragraphe 351(3)		10 000
Paragraphe 354(1)		25 000
Paragraphe 354(2)		10 000
Paragraphe 354(3)		10 000
Paragraphe 354(4)		10 000
Article 355		25 000
Paragraphe 356(1)		25 000

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Section 357		25,000
Subsection 358(1)		25,000
Subsection 358(2)		25,000
Subsection 358(3)		25,000
Subsection 358(4)		25,000
Section 360		25,000
Section 361		25,000
Section 362		25,000
Subsection 364(1)		25,000
Subsection 364(2)		25,000
Subsection 365(1)		25,000
Subsection 367(1)		10,000
Subsection 367(2)		10,000
Subsection 368(1)		25,000
Subsection 369(1)		25,000
Subsection 370(1)		25,000
Section 371		10,000
Subsection 372(1)		10,000
Subsection 372(2)		10,000
Subsection 372(3)		10,000
Section 373		25,000
Section 374		25,000
Subsection 375(1)	5,000	25,000
Subsection 375(2)	5,000	25,000

70. Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 414”:

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
DIVISION 3 — AVSEC LEVELS		
Section 416		25,000
Section 417		10,000

71. Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 425(2)”:

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Subsection 426(1)		25,000
Subsection 427(1)		25,000
Subsection 427(2)		25,000
Section 428		25,000
Subsection 429(1)		10,000
Subsection 429(2)		10,000
Subsection 429(3)		10,000

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Article 357		25 000
Paragraphe 358(1)		25 000
Paragraphe 358(2)		25 000
Paragraphe 358(3)		25 000
Paragraphe 358(4)		25 000
Article 360		25 000
Article 361		25 000
Article 362		25 000
Paragraphe 364(1)		25 000
Paragraphe 364(2)		25 000
Paragraphe 365(1)		25 000
Paragraphe 367(1)		10 000
Paragraphe 367(2)		10 000
Paragraphe 368(1)		25 000
Paragraphe 369(1)		25 000
Paragraphe 370(1)		25 000
Article 371		10 000
Paragraphe 372(1)		10 000
Paragraphe 372(2)		10 000
Paragraphe 372(3)		10 000
Article 373		25 000
Article 374		25 000
Paragraphe 375(1)	5 000	25 000
Paragraphe 375(2)	5 000	25 000

70. L'annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 414 », de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
SECTION 3 — NIVEAUX AVSEC		
Article 416		25 000
Article 417		10 000

71. L'annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 425(2) », de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 426(1)		25 000
Paragraphe 427(1)		25 000
Paragraphe 427(2)		25 000
Article 428		25 000
Paragraphe 429(1)		10 000
Paragraphe 429(2)		10 000
Paragraphe 429(3)		10 000

72. The references “Subsection 432(1)” and “Section 433” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amounts in column 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 3
Designated Provision	Maximum Amount Payable (\$) Corporation
Section 432	25,000
Subsection 433(1)	25,000

73. The reference “Subsection 435(1)” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amount in column 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 3
Designated Provision	Maximum Amount Payable (\$) Corporation
Section 435	25,000

74. The references “Paragraph 455(2)(m)” to “Subsection 481(2)” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amounts in columns 2 and 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 2	Column 3
Designated Provision	Maximum Amount Payable (\$) Individual	Maximum Amount Payable (\$) Corporation
Paragraph 457(1)(a)		25,000
Paragraph 457(1)(b)		25,000
Paragraph 458(a)		25,000
Paragraph 458(b)		25,000
Subsection 459(1)		10,000
Subsection 459(2)		10,000
Subsection 459(3)		10,000
Section 462		25,000
Subsection 463(1)		25,000
Section 464		25,000
Subsection 465(1)		25,000
Subsection 465(2)		25,000
Subsection 465(3)		25,000
Subsection 465(4)		10,000
Section 467		25,000
Section 468		25,000
Section 469		25,000
Subsection 471(1)		25,000
Subsection 471(2)		25,000
Subsection 472(1)		10,000
Subsection 474(1)		10,000
Subsection 474(2)		10,000
Subsection 475(1)		25,000
Subsection 476(1)		25,000
Subsection 477(1)		25,000
Section 478		10,000
Subsection 479(1)		10,000
Subsection 479(2)		10,000

72. Les mentions « Paragraphe 432(1) » et « Article 433 » qui figurent dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et les montants figurant dans la colonne 3 en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 3
Texte désigné	Montant maximal à payer (\$) Personne morale
Article 432	25 000
Paragraphe 433(1)	25 000

73. La mention « Paragraphe 435(1) » qui figure dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et le montant figurant dans la colonne 3 en regard de cette mention sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 3
Texte désigné	Montant maximal à payer (\$) Personne morale
Article 435	25 000

74. Les mentions « Alinéa 455(2)(m) » à « Paragraphe 481(2) » qui figurent dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et les montants figurant dans les colonnes 2 et 3 en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Texte désigné	Montant maximal à payer (\$) Personne physique	Montant maximal à payer (\$) Personne morale
Alinéa 457(1)(a)		25 000
Alinéa 457(1)(b)		25 000
Alinéa 458(a)		25 000
Alinéa 458(b)		25 000
Paragraphe 459(1)		10 000
Paragraphe 459(2)		10 000
Paragraphe 459(3)		10 000
Article 462		25 000
Paragraphe 463(1)		25 000
Article 464		25 000
Paragraphe 465(1)		25 000
Paragraphe 465(2)		25 000
Paragraphe 465(3)		25 000
Paragraphe 465(4)		10 000
Article 467		25 000
Article 468		25 000
Article 469		25 000
Paragraphe 471(1)		25 000
Paragraphe 471(2)		25 000
Paragraphe 472(1)		10 000
Paragraphe 474(1)		10 000
Paragraphe 474(2)		10 000
Paragraphe 475(1)		25 000
Paragraphe 476(1)		25 000
Paragraphe 477(1)		25 000
Article 478		10 000
Paragraphe 479(1)		10 000
Paragraphe 479(2)		10 000

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Subsection 479(3)		10,000
Section 480		25,000
Section 481		25,000
Subsection 482(1)	5,000	25,000
Subsection 482(2)	5,000	25,000

75. The portion of column 2 of Schedule 4 to the Regulations opposite the reference “Section 518” in column 1 is replaced by the following:

Column 1	Column 2
	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual
Section 518	3,000

76. The reference “Section 519” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amounts in columns 2 and 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Subsection 519(1)	3,000	10,000
Subsection 519(2)	3,000	10,000
Subsection 519(3)	3,000	10,000

77. The Regulations are amended by replacing “security personnel” with “aerodrome security personnel” in the following provisions:

- (a) section 108;
- (b) section 266; and
- (c) section 421.

COMING INTO FORCE

78. These Regulations come into force six months after the day on which they are registered.

[17-1-o]

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 479(3)		10 000
Article 480		25 000
Article 481		25 000
Paragraphe 482(1)	5 000	25 000
Paragraphe 482(2)	5 000	25 000

75. Le passage de la colonne 2 de l'annexe 4 du même règlement en regard de la mention « Article 518 » figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2
	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique
Article 518	3 000

76. La mention « Article 519 » qui figure dans la colonne 1 de l'annexe 4 du même règlement et les montants figurant dans les colonnes 2 et 3 en regard de cette mention sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 519(1)	3 000	10 000
Paragraphe 519(2)	3 000	10 000
Paragraphe 519(3)	3 000	10 000

77. Dans les passages ci-après du même règlement, « personnel de sûreté » est remplacé par « personnel de sûreté de l'aérodrome » :

- a) l'article 108;
- b) l'article 266;
- c) l'article 421.

ENTRÉE EN VIGUEUR

78. Le présent règlement entre en vigueur six mois suivant la date de son enregistrement.

[17-1-o]

Regulations Amending the Marine Transportation Security Regulations

Statutory authority

Marine Transportation Security Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

1. Executive summary

Issue: While Canada's current marine security regulatory framework is robust, enhancements must be made over time in order to continuously improve and deliver a secure transportation system for Canadians in the face of rapidly evolving threats. In addition, the International Maritime Organization (IMO) has called on the contracting states to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), to which Canada is a member, to harmonize their regulations with the new training requirements for vessel personnel with or without security responsibilities.

Description: The proposed amendments to the *Marine Transportation Security Regulations* (the Regulations) will introduce amendments that respond to Canada's international obligations, further harmonize the Canadian regulatory regime with the U.S. regime, reduce financial and regulatory compliance burden, where possible, and address interpretation issues and regulatory gaps.

Cost-benefit statement: The benefits of the proposed amendments would include improved marine security, enhanced marine sector efficiency and flexibility, international harmonization, and improved regulatory clarity and consistency. If the proposed amendments prevent just one significant act of unlawful interference at a large Canadian port, they could result in benefits between \$20 million and \$57 billion.

The proposed amendments would result in costs to seafarers and vessel operators between \$16.0 million and \$19.3 million over 25 years, due to enhanced seafarer security training requirements, including \$0.1 million in administrative costs. Other provisions are not expected to result in significant incremental costs. Transport Canada expects that the benefits of the proposed amendments would significantly exceed the costs.

Business and consumer impacts: The proposed amendments are not expected to result in significant impacts on business (including small business) or consumers. Costs for individual vessel operators would be proportionate to the size of their operations (smaller businesses, with fewer vessels and seafarers, would incur lower costs).

Règlement modifiant le Règlement sur la sûreté du transport maritime

Fondement législatif

Loi sur la sûreté du transport maritime

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

1. Résumé

Enjeu : Le cadre de réglementation actuel du Canada en matière de sûreté maritime est bien établi, mais il faut y apporter certaines modifications au fil du temps afin de garantir aux Canadiens un réseau de transport sûr en tout temps en dépit de l'évolution rapide des menaces. De plus, l'Organisation maritime internationale (OMI) a demandé aux États contractants à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), dont le Canada est membre, d'harmoniser leurs règlements avec les nouvelles exigences de formation pour le personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté.

Description : Les modifications proposées au *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (le Règlement) permettront d'apporter des modifications qui respectent les obligations internationales du Canada, d'harmoniser davantage le régime de réglementation canadien avec celui des États-Unis, de réduire le fardeau financier et le fardeau de la conformité réglementaire, dans la mesure du possible, et de régler les problèmes d'interprétation et les lacunes réglementaires.

Énoncé des coûts et avantages : L'amélioration de la sûreté maritime, une efficacité et une marge de manœuvre accrues du secteur maritime, l'harmonisation internationale et une clarté et une uniformité accrues sur le plan de la réglementation sont quelques-uns des avantages des modifications proposées. Si les améliorations proposées permettent de prévenir une seule atteinte illicite importante à un grand port canadien, elles pourraient se traduire par des avantages de 20 millions à 57 milliards de dollars.

Les modifications proposées entraîneraient des coûts de 16 à 19,3 millions de dollars sur 25 ans pour les gens de mer et les exploitants de bâtiments, en raison des exigences plus rigoureuses de formation sur la sûreté pour les gens de mer, dont 0,1 million de dollars en frais d'administration. Les autres dispositions ne devraient pas entraîner d'importants coûts supplémentaires. Transports Canada s'attend à ce que les avantages des modifications proposées surpassent largement les coûts.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : Les modifications proposées ne devraient pas avoir une grande incidence sur les entreprises (y compris les petites entreprises) ou les consommateurs. Les coûts pour chaque exploitant de bâtiment seraient proportionnels à la taille de leurs activités. Par exemple les petites entreprises, qui ont moins de bâtiments et de gens de mer, assumeront des coûts moindres.

The proposed amendments may benefit the competitiveness of some Canadian firms, in particular tugs and barges operating on Canada's west coast. Impacts on domestic and international trade are expected to be low but positive.

Domestic and international coordination and cooperation:

The Canada-United States Regulatory Cooperation Council (RCC) would better align our regulatory approaches in order to eliminate duplication and impediments to trade without compromising marine security, where appropriate. The proposed amendments include two key provisions that will further harmonize the Canadian marine security regime with that of the United States: further aligning the Canadian list of certain dangerous cargoes (CDC) with that of the United States and introducing the flexibility to enter into an alternative security arrangement (ASA) with other countries, including the United States.

Les modifications proposées pourraient favoriser la compétitivité de certaines entreprises canadiennes, en particulier les remorqueurs et les chalands qui naviguent sur la côte ouest du Canada. Les incidences sur le commerce national et international devraient être faibles mais positives.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale :

Le Conseil Canada—États-Unis de coopération en matière de réglementation (CCR) harmoniserait davantage nos approches réglementaires afin d'éliminer le chevauchement et les obstacles au commerce sans compromettre la sûreté maritime, s'il y a lieu. Les modifications proposées comprennent deux principales dispositions qui s'harmoniseront davantage avec le régime de sûreté maritime complet aux États-Unis : une plus grande harmonisation de la liste de certaines cargaisons dangereuses (CCD) et la souplesse de conclure d'autres arrangements en matière de sûreté (AAS) avec d'autres pays.

2. Background

Canada's marine security regulatory framework establishes baseline requirements to safeguard the integrity and security and to preserve the efficiency of Canada's marine transportation system against unlawful interference, terrorist attacks, or use as a means to attack Canada's allies.

Marine security regulatory requirements apply to

- the marine industry (e.g. ports, marine facilities, vessels);
- persons carrying out marine activities (e.g. persons on vessels, security officials working in ports, marine facilities and vessels); and
- passengers at marine facilities, ports and on board vessels.

Canada's marine laws are greatly influenced by the International Maritime Organization (IMO) to which Canada is a member state. The lead federal department, Transport Canada (TC), works closely with the shipping industry and international partners to ensure that Canada's marine transportation system remains one of the safest and most secure in the world. Moreover, TC develops and promotes risk-based marine security requirements through regulations and other instruments as appropriate to achieve acceptable levels of marine security.

In December 2002, in response to the events of September 11, 2001, the IMO adopted the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) as well as amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS) to significantly enhance the deterrence, prevention and detection of acts that threaten security in the marine transportation sector. The ISPS Code sets out a framework that gives member states a common way to measure risk, reduce threats and make vessels and marine facilities less vulnerable through well-defined security levels and procedures. All SOLAS-contracting states, including Canada, were required to adopt the ISPS Code on or before July 1, 2004. Canada implemented the Code through the Regulations, which came into force on July 1, 2004, established under the authority of section 5 of the *Marine Transportation Security Act* (MTSA).

2. Contexte

Le cadre de réglementation du Canada en matière de sûreté maritime établit des exigences fondamentales qui visent à préserver l'efficacité du réseau de transport maritime du Canada et à protéger son intégrité et sa sûreté contre les atteintes illicites, les attentats terroristes ou son exploitation comme un moyen d'attaquer les alliés du Canada.

Les exigences réglementaires en matière de sûreté maritime s'appliquent aux éléments suivants :

- l'industrie maritime (par exemple ports, installations maritimes, bâtiments);
- les personnes qui effectuent des activités maritimes (par exemple personnes à bord de bâtiments, responsables de la sûreté aux ports, aux installations maritimes et aux bâtiments);
- les passagers aux installations maritimes, aux ports et à bord de bâtiments.

Les lois maritimes du Canada sont grandement influencées par l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est un État membre. Le ministère fédéral responsable, Transports Canada (TC), collabore étroitement avec l'industrie du transport maritime et ses partenaires internationaux pour veiller à ce que le réseau de transport maritime du Canada demeure l'un des plus sûrs et sécuritaires au monde. De plus, TC élabore des exigences en matière de sûreté maritime axées sur les risques et en fait la promotion au moyen de règlements et d'autres instruments, selon le cas, pour atteindre des niveaux acceptables de sûreté maritime.

En décembre 2002, en réponse aux événements du 11 septembre 2001, l'OMI a adopté le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) ainsi que des amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) afin de renforcer considérablement la dissuasion, la prévention et la détection des actes qui menacent la sûreté dans le secteur du transport maritime. Le Code ISPS établit un cadre qui donne aux États membres une méthode commune en vue de mesurer les risques, de réduire les menaces et de rendre les bâtiments et les installations maritimes moins vulnérables grâce à des niveaux et des procédures de sûreté bien définis. Tous les États contractants à la Convention SOLAS, dont le Canada, devaient adopter le Code ISPS au plus tard le 1^{er} juillet 2004. Le Canada a appliqué le Code grâce à un règlement, pris en vertu de l'article 5 de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* (LSTM), qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004.

3. Issue

Canada's marine security regulatory instruments establish an essential framework for the federally regulated marine industry (ports, marine facilities, vessels) and persons carrying out activities related to marine transportation in order to prepare for, prevent and respond to security threats and risks. While TC's current marine regulatory framework is robust, enhancements must be made over time in order to continuously improve and deliver a secure transportation system for Canadians.

Transport Canada and the marine community recognize that the Regulations require amendments from time to time given the growth of the TC Marine Security Program and the ever-changing security environment that the marine community faces both domestically and internationally. Due to the short time frame to adopt the ISPS Code, TC was hindered in developing and implementing the Regulations and the Program simultaneously by July 2004. The implementation time frame made it difficult to foresee some of the challenges these requirements would pose to the marine community. As a result, applying the Regulations for the last eight years has led to the identification of gaps and sources of misinterpretation due to both the structure and wording of the Regulations. A notable misinterpretation identified among all regions is whether a Canadian-flagged vessel is required to interface with a regulated marine facility while on a domestic voyage¹ or the domestic portion of an international voyage.

In addition, the IMO, to which Canada is a member state, continues to establish new international standards and recommended practices for marine safety and security in consultation with all member states. Canada must ensure that it continues to respond to its international obligations and must remain aligned with its international partners, including the United States, in order to facilitate Canada's trade competitiveness within the international shipping world. Canada is required to adopt recent changes that have been made to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW).

Furthermore, the Regulations need to be amended to further align the regulatory framework with additional security practices that are already being implemented by the majority of the regulated Canadian marine community, to reduce the financial and the regulatory burdens by providing additional flexibility for Canadian-flagged vessels regulated by the Regulations, to further harmonize, where possible, the Canadian regulatory regime with that of the United States, and to address regulatory gaps and sources of misinterpretation such as unclear wording and redundancies.

4. Objectives

The objective of the proposed amendments to the Regulations is to further strengthen and revitalize the marine transportation security framework which supports the Government's overall strategy to promote a safe, secure and efficient transportation system that contributes to Canada's economic development and security objectives.

¹ "domestic voyage" means a voyage undertaken by a vessel entitled to fly the Canadian flag between two places in Canada.

3. Enjeux/problèmes

Les instruments de réglementation du Canada en matière de sûreté maritime forment un cadre essentiel qui permet à l'industrie maritime (ports, installations maritimes et bâtiments) de compétence fédérale et aux personnes effectuant des activités se rapportant au transport maritime de prévenir les menaces et les risques liés à la sûreté, de s'y préparer et d'y répondre. Le cadre de réglementation maritime actuel de TC est bien établi, mais il faut y apporter certaines modifications au fil du temps afin de garantir aux Canadiens un réseau de transport sûr en tout temps.

Transports Canada et la communauté maritime reconnaissent que le Règlement doit être modifié de temps à autre en raison de la croissance du Programme de sûreté maritime de TC et de l'environnement de sûreté en constante évolution auquel fait face la communauté maritime tant à l'échelle nationale qu'internationale. Compte tenu du court délai donné pour adopter le Code ISPS, il a été difficile pour TC d'élaborer et de mettre en œuvre le Règlement et le Programme simultanément avant juillet 2004. En raison de l'échéancier de mise en œuvre, il a été difficile de prévoir certains des obstacles que représentaient ces exigences pour la communauté maritime. Par conséquent, l'application du Règlement au cours des huit dernières années a permis d'identifier des lacunes et des sources d'interprétation erronée à cause de la structure et du libellé du Règlement. Une interprétation erronée recensée par toutes les régions consiste à déterminer si un bâtiment battant pavillon canadien est tenu ou non d'avoir une interface avec une installation maritime réglementée lorsqu'il effectue un voyage intérieur¹ ou lorsqu'il effectue la partie intérieure d'un voyage international.

De plus, l'OMI, dont le Canada est un État membre, continue de fixer de nouvelles normes et pratiques recommandées à l'échelle internationale pour la sûreté et la sécurité maritimes en consultation avec tous ses États membres. Le Canada doit s'assurer qu'il continue de respecter ses obligations internationales et qu'il demeure en harmonie avec ses partenaires internationaux, y compris les États-Unis, afin de faciliter la compétitivité commerciale du Canada au sein de l'industrie du transport maritime international. Le Canada doit adopter les changements qui ont récemment été apportés à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW).

En outre, le Règlement doit être modifié pour harmoniser davantage le cadre de réglementation avec les pratiques de sûreté supplémentaires qui sont déjà mises en œuvre par la plupart des parties constituant la communauté maritime canadienne réglementée, réduire le fardeau financier et le fardeau réglementaire en donnant une plus grande marge de manœuvre aux bâtiments battant pavillon canadien assujettis au Règlement, harmoniser davantage le régime de réglementation du Canada, dans la mesure du possible, avec celui des États-Unis et corriger les lacunes réglementaires ainsi que les sources d'interprétation erronée, notamment les libellés ambigus et les redondances.

4. Objectifs

Les modifications proposées au Règlement ont pour objectif de renforcer et de revitaliser davantage le cadre de sûreté du transport maritime qui soutient la stratégie globale du gouvernement visant à promouvoir un réseau de transport sûr, sécuritaire et efficace qui contribue au développement économique et aux objectifs en matière de sûreté du Canada.

¹ « voyage intérieur » Voyage entrepris par un bâtiment autorisé à battre pavillon canadien entre deux lieux situés au Canada.

The proposed amendments to the Regulations support the Government of Canada's Red Tape Reduction Commission by reducing the financial and the regulatory burdens on industry, where possible. The proposed amendments also address areas that Canada could further harmonize with the U.S. marine security regulatory regime. This is a key element of the mandate of the Canada-United States Regulatory Cooperation Council (RCC).

To summarize, the proposed amendments focus on the following objectives to revitalize and renew the existing regulatory framework:

- respond to Canada's international obligations;
- harmonize, where possible, the Canadian regulatory regime with that of the United States (RCC);
- reduce financial and regulatory burdens; and
- address interpretation issues and regulatory gaps.

5. Description

A description of the proposed amendments is set out according to the four above-mentioned objectives.

Respond to Canada's international obligations

In order to meet their international obligations, all SOLAS contracting states, including Canada, must adopt the recent changes that have been made to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) for seafarers. The changes require that all seafarers, with or without security responsibilities, be properly educated and trained, adequately experienced, skilled and competent to perform their duties and be required to hold a certificate of proficiency by January 1, 2012.

The proposed amendments to the Regulations require that all vessel personnel with or without security responsibilities on Canadian-flagged SOLAS ships engaged on international voyages hold a certificate of proficiency issued by the Minister by January 1, 2012, and add a transitional provision that would allow vessel personnel with or without security responsibilities until January 1, 2014, to obtain a certificate of proficiency providing that they commenced sea service before January 1, 2012. Given the short implementation time frames associated with the new IMO requirements, a Marine Security Operations Bulletin (MSOB) was issued on March 22, 2012, to advise industry to comply with the newly proposed STCW requirements. TC has taken this approach in the past to meet other short implementation time frames set by the IMO to adopt mandatory requirements.

This transitional provision in the proposed amendment gives seafarers who have sea service prior to January 1, 2012, the opportunity to receive their certificates of proficiency without taking the required training if they can demonstrate knowledge and competence in performing their duties to their ship's master. If so, the master would be required to sign a testimonial confirming that the conditions have been met before a certificate of proficiency can be issued by the Minister.

Individuals who commence sea service after January 2012 must successfully complete their training at an institution recognized by TC.

Les améliorations proposées au Règlement appuient la Commission sur la réduction de la paperasse du Canada en réduisant, dans la mesure du possible, le fardeau financier et le fardeau réglementaire imposés à l'industrie. Les modifications proposées visent aussi des aspects que le Canada pourrait harmoniser davantage avec le régime de réglementation des États-Unis en matière de sûreté maritime. Il s'agit d'un élément clé du mandat du Conseil de coopération canado-américain en matière de réglementation (CCR).

Bref, les modifications proposées mettent l'accent sur les objectifs ci-après qui visent à revitaliser et à renouveler le cadre de réglementation existant :

- respecter les obligations internationales du Canada;
- harmoniser, dans la mesure du possible, le régime de réglementation du Canada avec celui des États-Unis (CCR);
- réduire le fardeau financier et le fardeau réglementaire;
- corriger les problèmes d'interprétation et les lacunes réglementaires.

5. Description

Une description des modifications proposées est exposée selon les quatre objectifs susmentionnés.

Respecter les obligations internationales du Canada

Pour respecter leurs obligations internationales, les États contractants la Convention SOLAS, y compris le Canada, doivent adopter les changements qui ont récemment été apportés à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW). Selon ces changements, les gens de mer, ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté, sont tenus de recevoir une formation adéquate, de posséder l'expérience nécessaire et de faire la preuve qu'ils sont suffisamment compétents et qualifiés pour s'acquitter de leurs fonctions. Ils doivent également être titulaires d'un certificat d'aptitude avant le 1^{er} janvier 2012.

Les modifications proposées au Règlement exigent que le personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté à bord de navires battant pavillon canadien ressortissant à SOLAS qui effectuent des voyages internationaux soit titulaire d'un certificat d'aptitude émis par le ministre avant le 1^{er} janvier 2012, et elles ajoutent une disposition transitoire qui donnerait au personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté jusqu'au 1^{er} janvier 2014 pour obtenir un certificat d'aptitude, à la condition qu'il ait commencé un service en mer avant le 1^{er} janvier 2012. Compte tenu du court échéancier de mise en œuvre associé aux nouvelles exigences de l'OMI, un Bulletin opérationnel de sûreté maritime (BOSM) a été publié le 22 mars 2012 pour informer l'industrie qu'elle devait se conformer aux nouvelles exigences proposées liées à la Convention STCW. Par le passé, TC avait adopté cette approche pour respecter d'autres courts échéanciers de mise en œuvre fixés par l'OMI pour adopter des exigences obligatoires.

La disposition transitoire qui figure dans les modifications proposées donne aux gens de mer qui ont commencé un service en mer avant le 1^{er} janvier 2012 l'occasion de recevoir leur certificat d'aptitude sans suivre la formation requise, s'ils prouvent au capitaine du navire qu'ils possèdent les connaissances et la compétence pour exécuter leurs fonctions. S'ils peuvent en faire la preuve, le capitaine serait tenu de signer une attestation confirmant que ces conditions ont été remplies avant qu'un certificat d'aptitude puisse être émis par le ministre.

Les personnes qui commencent un service en mer après janvier 2012 doivent réussir leur formation dans un établissement reconnu par TC.

The proposed amendments also encompass other minor changes required by the IMO, such as

- requiring vessel operators to mark the vessel with an IMO number;
- requiring vessel operators to clearly identify each restricted area on the vessel; and
- amending existing provisions, consistent with IMO recommendations to facilitate the coordination of shore leave for seafarers and to facilitate the coordination for access to vessels by seafarers' welfare and labour organizations, including the International Transport Workers' Federation representatives.

Harmonize the Canadian regulatory regime with that of the United States

Since the inception of the Regulations in 2004, TC has strived to align its regulatory regime, where possible, with the U.S. marine security regime to allow for the consistent application of requirements. The proposed amendments include two key provisions that will further harmonize the Canadian marine safety regulatory regime with that of the United States:

1. Vessels carrying certain dangerous cargoes (CDC)

Currently, Canadian and U.S. marine security regulations capture certain-sized vessels if they are carrying CDCs. However, at present the U.S. list of CDCs is more expansive than the Canadian list of CDCs. As a result of this misalignment, since 2004 Canadian vessels crossing over to the United States are subject to greater inspection from U.S. inspectors. Further, this misalignment means that Canadian industry cannot compete fairly with its American counterparts. This situation creates an uneven playing field and an economic disadvantage for Canada's west coast tug and barge industry. The proposed amendment includes a new schedule to the Regulations that contains an expanded list of Canadian CDCs that is aligned with the U.S. CDC list. Amending the Regulations to harmonize the CDC list with that of the United States will improve the Canadian industry's competitiveness.

2. Adding the flexibility to enter into alternative security arrangements (ASA)

In 2004, the IMO adopted a provision in the ISPS Code that included the use of ASAs for all IMO member states. An ASA program allows SOLAS contracting states, which include Canada and the United States, to enter into arrangements to modify certain ISPS Code requirements in situations where they may be unreasonable or too cumbersome to apply. In 2004, the United States included a provision with respect to ASAs in its regulatory regime. However, due to the extremely tight deadline of implementing the Regulations in July 2004, ASAs were not included in the Canadian regulations. This regulatory amendment would address the existing gap and align Canada's regime with that of the United States. For example, the ASA program would provide Canada the flexibility to enter into an arrangement with the United States to allow the two countries to agree to an amended security regime in a particular shared border area (e.g. a Great Lakes regime where the regulatory requirements of both countries are mutually recognized).

During consultations on the proposed amendments to the Regulations, industry stakeholders expressed their support for both the ASA program and a list of CDCs harmonized with that of the United States, which would facilitate the reduction of duplicate requirements and improve the competitiveness of Canadian industry.

Les modifications proposées englobent également d'autres exigences mineures de l'OMI, notamment :

- l'obligation des exploitants de bâtiment à marquer le bâtiment avec le numéro de l'OMI;
- l'obligation des exploitants de bâtiment à identifier clairement chaque zone réglementée du bâtiment;
- la modification des dispositions existantes, conformément aux recommandations de l'OMI, afin de faciliter la coordination des congés à terre des gens de mer et la coordination de l'accès aux bâtiments par des représentants des services sociaux ou des syndicats des gens de mer, y compris ceux de la Fédération internationale des ouvriers du transport.

Harmoniser le régime de réglementation du Canada avec celui des États-Unis

Depuis l'entrée en vigueur du règlement en 2004, TC s'est efforcé d'harmoniser, dans la mesure du possible, son régime de réglementation avec celui des États-Unis en matière de sûreté maritime pour assurer une application uniforme des exigences. Les modifications proposées renferment deux dispositions importantes qui permettront d'harmoniser davantage le régime de réglementation du Canada en matière de sûreté maritime avec celui des États-Unis :

1. Bâtiments transportant certaines cargaisons dangereuses (CCD)

À l'heure actuelle, la réglementation canadienne et américaine sur la sûreté maritime englobe des bâtiments d'une taille donnée s'ils transportent des CCD. Toutefois, la liste américaine de CCD est actuellement beaucoup plus détaillée que celle du Canada. En raison de ce décalage, depuis 2004, les bâtiments canadiens qui se rendent aux États-Unis subissent une inspection plus approfondie de la part des inspecteurs américains. De plus, ce décalage signifie que les membres de l'industrie canadienne ne peuvent concurrencer leurs homologues américains de manière équitable. Cette situation crée un contexte d'inégalité et entraîne un désavantage économique pour l'industrie des remorqueurs et des chalands de la côte ouest du Canada. La modification proposée comprend une nouvelle annexe au Règlement qui renferme une liste détaillée de ces CCD canadiennes qui s'aligne sur la liste des CCD américaines. La modification du Règlement pour harmoniser la liste de CCD avec celle des États-Unis améliorera la compétitivité de l'industrie canadienne.

2. Ajouter la flexibilité de conclure d'autres arrangements en matière de sûreté (AAS)

En 2004, l'OMI a adopté une disposition dans le Code ISPS qui incluait l'utilisation des AAS pour les États membres de l'OMI. Un programme visant les AAS permet aux États contractants à la Convention SOLAS, dont sont membres le Canada et les États-Unis, de conclure des arrangements pour modifier certaines exigences du Code ISPS lorsqu'il pourrait être déraisonnable ou trop difficile de les appliquer. En 2004, les États-Unis ont inclus une disposition relative aux AAS dans leur régime de réglementation. Toutefois, compte tenu du très court délai de mise en œuvre du Règlement en juillet 2004, le Canada n'a pas inclus les AAS dans sa réglementation. Cette modification réglementaire permettrait de corriger la lacune actuelle et d'aligner le régime canadien sur celui des États-Unis. Par exemple, le programme visant les AAS donnerait au Canada la marge de manœuvre nécessaire pour conclure un arrangement avec les États-Unis qui permettrait aux deux pays de s'entendre sur un régime de la sûreté modifié dans une zone frontalière partagée donnée (par exemple, un régime dans les Grands Lacs où les exigences réglementaires des deux pays sont mutuellement reconnues).

Pendant les consultations portant sur les modifications proposées au Règlement, les intervenants de l'industrie se sont dits en faveur du programme visant les AAS et d'une liste de CCD harmonisée avec celle des États-Unis, ce qui faciliterait la réduction des exigences qui se répètent et améliorerait la compétitivité de l'industrie canadienne.

Reduce financial and regulatory compliance burdens (Red Tape Reduction initiative)

As part of TC's ongoing commitment to reduce an unnecessary regulatory compliance burden for industry stakeholders without compromising marine security, TC is proposing to clarify through regulations that Canadian-flagged vessels may interface with non-regulated ports and facilities while on a domestic voyage. The application section of Part 2, subsection 201(2), of the Regulations would be amended to clarify that Part 2 does not apply to Canadian-flagged vessels operating on a domestic voyage or the domestic portion of an international voyage except when the vessel has an interface with a foreign-flagged vessel in Canadian waters. In addition, a vessel would be required to interface with a regulated marine facility at its last port of call in Canada before engaging on an international voyage and when returning to Canadian waters from an international voyage.

This clarification will ensure that those operators of the Canadian domestic fleet who engage on international and domestic voyages clearly have the choice, depending on their business needs, to interface with either regulated or non-regulated ports and facilities while on a domestic voyage or the domestic portion of an international voyage. As non-regulated ports and facilities generally have lower fees than regulated ones, the Canadian domestic fleet could see a reduction in its costs.

Address interpretation issues

The proposed amendments include restructuring or rewording of certain provisions and definitions of the Regulations that required clarification of their intent. This restructuring was undertaken after consultation with both Government and industry stakeholders to respond to their concerns that certain provisions and definitions are unclear and difficult to understand. For example, in the current Regulations, many of the definitions are located throughout the Regulations which made it cumbersome for stakeholders to locate. In the proposed amendments, the definitions are placed in the "Interpretation" section of the Regulations. Along with amendments to several existing definitions, several new definitions are proposed to further enhance clarity. Notable amendments to the definitions include international voyage, MARSEC levels, certain dangerous cargoes (CDC), CDC facility and marine security document.

These minor amendments make it easier for industry stakeholders to read and better understand the intent and their obligations within the Regulations.

Address regulatory gaps

A focal point of the proposed amendments to the Regulations is to address certain regulatory gaps that do not involve extensive program and policy development and to align the marine security regulatory framework with international requirements and/or

Réduire le fardeau financier et le fardeau de la conformité réglementaire (initiative de réduction de la paperasse)

Dans le cadre de l'engagement continu de TC de réduire le fardeau inutile de la conformité réglementaire imposé aux intervenants de l'industrie, et ce, sans compromettre la sûreté maritime, TC propose de préciser, par voie de règlement, que les bâtiments battant pavillon canadien peuvent avoir une interface avec des ports et des installations non réglementés lorsqu'ils effectuent un voyage intérieur. La disposition d'application qui figure au paragraphe 201(2) de la partie 2 du Règlement serait modifiée pour préciser que la partie 2 ne s'applique pas aux bâtiments battant pavillon canadien qui effectuent un voyage intérieur ou la partie intérieure d'un voyage international, sauf lorsqu'ils ont une interface avec un bâtiment battant pavillon étranger dans les eaux canadiennes. De plus, les bâtiments seraient tenus d'avoir une interface avec une installation maritime réglementée à son dernier port d'escale au Canada avant d'effectuer un voyage international et lorsqu'ils retournent dans les eaux canadiennes après un voyage international.

Cette précision fera en sorte que les exploitants de la flotte intérieure du Canada qui effectuent des voyages internationaux et intérieurs peuvent, selon leurs besoins opérationnels, avoir une interface avec des ports et des installations réglementés ou non réglementés lorsqu'ils effectuent un voyage intérieur ou la partie intérieure d'un voyage international. Puisque les frais des ports et des installations non réglementés sont généralement inférieurs à ceux des ports et des installations réglementés, la flotte intérieure du Canada pourrait profiter d'une réduction de coût.

Corriger les problèmes d'interprétation

Les modifications proposées comprennent la restructuration ou la reformulation de certaines dispositions et définitions du Règlement dont l'intention doit être précisée. Cette restructuration a été entreprise après avoir consulté le gouvernement et les intervenants de l'industrie pour répondre à leurs préoccupations selon lesquelles certaines dispositions et définitions étaient ambiguës et difficiles à comprendre. Par exemple, dans le règlement en vigueur, bon nombre des définitions sont réparties dans tout le Règlement, de sorte que les intervenants ont de la difficulté à les repérer. Avec les modifications proposées, les définitions sont placées dans la section « Interprétation et définitions » du Règlement. En plus des modifications à plusieurs définitions existantes, de nombreuses nouvelles définitions sont proposées par souci de clarté. Voici quelques modifications significatives aux définitions : voyage international, niveaux MARSEC, certaines cargaisons dangereuses (CCD), installation CCD et document de sûreté maritime.

Grâce à ces modifications mineures, les intervenants de l'industrie devraient pouvoir lire plus facilement le Règlement et mieux en comprendre l'intention et les obligations qui en découlent.

Corriger les lacunes réglementaires

Un objectif primaire des modifications du Règlement est de corriger certaines lacunes réglementaires qui ne nécessitent pas un processus approfondi d'élaboration de politique et de programme et d'harmoniser le cadre de réglementation en matière de

security practices that industry stakeholders have already implemented. Notable amendments are presented below by the specific Part of the Regulations in which they are located.

Part 1 — General

Suspension and cancellation of marine security document

The proposed amendments introduce new suspension and cancellation provisions with respect to marine security documents, which include vessel certificates and statements of compliance, issued to marine facility operators and port administrations. The Regulations do not include provisions to cancel or suspend a marine security document, i.e. when an operator is not in compliance with its security plan or no longer satisfies the conditions under which the marine security document was issued. This would be consistent with other TC modes of transportation, such as the aviation sector, which have cancellation and suspension provisions with respect to security documents issued to operators.

Review and appeal mechanisms

The proposed amendments also include a provision to allow operators and port administrations a mechanism to request reconsideration of the Minister's decision to cancel or suspend a marine security document.

The Minister shall notify the operator in writing of the suspension or cancellation and advise that they may file a request for a review by the Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC). The TATC is an independent, quasi-judicial body that was established in 2001 under the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*. This review and appeal process is consistent with the existing appeal process for the suspension and cancellation of a person's certificate of proficiency in Part 8 of the Regulations.

Part 2 — Vessels

- The proposed amendments to the Regulations would introduce or amend three pre-arrival information reporting (PAIR) data requirements that the master of a vessel shall report before entering Canadian waters. In addition to current data reporting requirements, before entering Canadian waters, the master of a SOLAS vessel would be required to report
 - (i) the IMO company identification number;
 - (ii) the next port of call in Canada; and
 - (iii) details of security threats, incidents and breaches at sea.
 These additional reporting requirements are a result of lessons learned since the implementation of the Regulations in 2004. The new data requirements would further facilitate vessel identification at the Marine Security Operating Centres.
- The Regulations include a new provision that caps the validity period of an interim ship security certificate to six months from issuance or until an inspection is carried out. This would allow vessels to continue to operate pending the inspection carried out under section 23 of the MTSA, which is required in order to have the security plan approved by the Minister.
- The proposed amendments to the Regulations include new access control and prohibition provisions with respect to restricted areas on a vessel. While the current Regulations

sûreté maritime avec les exigences internationales ou les pratiques de sûreté déjà mises en œuvre par les intervenants de l'industrie. Les principales modifications sont présentées ci-après et classées selon la partie du Règlement où elles se trouvent.

Partie 1 — Dispositions générales

Suspension et annulation des documents de sûreté maritime

Les modifications proposées intègrent de nouvelles dispositions concernant la suspension et l'annulation des documents de sûreté maritime, lesquels comprennent les certificats de bâtiment et les déclarations de conformité, délivrés aux exploitants d'installation maritime et aux organismes portuaires. Le Règlement ne prévoit pas de dispositions qui permettent d'annuler ou de suspendre un document de sûreté maritime, c'est-à-dire lorsqu'un exploitant ne se conforme pas à son plan de sûreté ou ne respecte plus les conditions aux termes desquelles le document de sûreté maritime a été délivré. Ces modifications seraient similaires à celles d'autres modes de transport de TC, comme le secteur aérien, qui disposent de dispositions visant l'annulation et la suspension des documents de sûreté délivrés aux exploitants.

Mécanismes de révision et d'appel

Les modifications proposées renferment aussi une disposition qui prévoit un mécanisme dans le cadre duquel les exploitants et les organismes portuaires peuvent demander un réexamen de la décision prise par le ministre d'annuler ou de suspendre un document de sûreté maritime.

Le ministre informe l'exploitant par écrit de la suspension ou de l'annulation et il lui indique qu'il peut soumettre au Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) une demande de révision. Le TATC est un organisme indépendant quasi judiciaire qui a été créé en 2001 en vertu de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*. Ce processus d'appel est conforme au processus d'appel existant lié à la suspension et à l'annulation d'un certificat d'aptitude d'une personne sous le régime de la partie 8 du Règlement.

Partie 2 — Bâtiments

- Les modifications proposées au Règlement ajouteraient ou modifieraient trois exigences relatives aux renseignements exigés au préalable que le capitaine d'un bâtiment doit transmettre avant d'entrer dans les eaux canadiennes. En plus des exigences actuelles en matière de transmission de données, avant d'entrer dans les eaux canadiennes, le capitaine d'un bâtiment ressortissant à SOLAS serait tenu de transmettre les éléments suivants :
 - (i) le numéro d'identification de la compagnie de l'OMI;
 - (ii) le prochain port d'escale au Canada;
 - (iii) des détails sur toute menace, tout incident et toute infraction concernant la sûreté en mer.
 Ces exigences additionnelles en matière de transmission de données découlent des leçons apprises depuis la mise du Règlement en 2004. Les nouvelles exigences en matière de données permettraient de faciliter davantage l'identification des bâtiments aux Centres des opérations de sûreté maritime.
- Le Règlement comprend une nouvelle disposition qui limite la période de validité d'un certificat de sûreté du navire provisoire à six mois à partir de la délivrance ou jusqu'à la réalisation d'une inspection. Cette disposition permettrait aux bâtiments de demeurer en exploitation en attendant la réalisation d'une inspection en vertu de l'article 23 de la LSTM, laquelle est requise pour que le ministre approuve le plan de sûreté.

include access control provisions for marine facilities and ports, similar provisions do not exist for vessels. This would align the regulatory framework with additional security practices that are already implemented by the majority of the vessel community. It also demonstrates a level of consistency with respect to applying access control provisions for federally regulated marine security stakeholders.

- Proposed amendments include a provision that requires vessel operators to clearly identify each restricted area on the vessel. This would align the regulatory framework with mandatory international requirements. This proposed amendment is further aligned with security practices that are already implemented by the majority of the vessel community.
- Another new provision would require that the master of a Canadian-flagged vessel ensure that the vessel security officer and all personnel with or without security responsibilities carry on board their certificates of proficiency issued under Part 8 of the Regulations. This would be consistent with the mandatory STCW requirements for SOLAS contracting states.

Part 3 — Marine facilities and ports

- The proposed amendments to the Regulations would introduce a new provision that requires occasional-use marine facilities (OUMF) to submit security procedures to the Minister for approval. The regulatory requirements of the security procedures are prescribed in the amended Regulations and include a provision that sets out the validation period of the approved security procedures not to exceed five years from the date approved. Current Regulations require OUMFs to implement security procedures and ensure that they are coordinated with the vessel interfacing with the marine facility. However, the procedures are not submitted to and approved by the Minister. This would formalize the approval process and further align the regulatory framework with additional security practices that are already implemented by the majority of the OUMF community.
- The proposed amendments to the Regulations include a new provision to allow for an interim statement of compliance for marine facilities and ports, with a validity period of six months from issuance, or until an inspection is carried out. This would allow marine facilities and ports to continue to operate pending the inspection carried out under section 23 of the MTSA which is required in order to have the security plan approved by the Minister.
- A new provision will require that port security committee meetings be held, at a minimum, on an annual basis. The current Regulations did not prescribe the frequency for port security committee meetings.
- A new provision will require marine facilities, OUMFs and port administrations to clearly mark restricted areas with signs. This would further align the regulatory framework with additional security practices that are implemented by the majority of the marine facilities and port administration community.

- Les modifications proposées au Règlement renferment de nouvelles dispositions concernant l'interdiction et le contrôle de l'accès aux zones réglementées d'un bâtiment. Bien que le règlement actuel renferme des dispositions sur le contrôle de l'accès pour les ports et les installations maritimes, des dispositions semblables n'existent pas pour les bâtiments. Ces dispositions permettraient d'aligner le cadre de réglementation sur les pratiques de sûreté supplémentaires qui sont déjà mises en œuvre par la plupart des parties constituant la communauté des bâtiments. Elles témoignent aussi d'un niveau d'uniformité relativement à l'application des dispositions sur le contrôle de l'accès pour les intervenants du milieu de la sûreté maritime réglementés par le gouvernement fédéral.
- Les modifications proposées comprennent une disposition selon laquelle les exploitants de bâtiment sont tenus d'identifier clairement chaque zone réglementée du bâtiment. Cette disposition permettrait d'aligner le cadre de réglementation sur les exigences internationales obligatoires. Cette modification proposée s'aligne davantage sur les pratiques de sûreté qui sont déjà mises en œuvre par la plupart des parties constituant la communauté des bâtiments.
- Une autre nouvelle disposition exigerait que le capitaine d'un bâtiment battant pavillon canadien fasse en sorte que l'agent de sûreté du bâtiment et le personnel ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté aient à bord leur certificat d'aptitude émis en application de la partie 8 du Règlement. Cette disposition serait conforme aux exigences obligatoires en vertu de la Convention STCW pour les États contractants à la Convention SOLAS.

Partie 3 — Ports et installations maritimes

- Les modifications proposées au Règlement intégreraient une nouvelle disposition selon laquelle les installations maritimes à usage occasionnel (IMUO) seraient tenues de soumettre des procédures de sûreté au ministre pour approbation. Les exigences réglementaires des procédures de sûreté sont décrites dans le règlement modifié et comprennent une disposition qui fixe la période de validité des procédures de sûreté approuvées qui ne doit pas dépasser cinq ans après la date de son approbation. En vertu du règlement actuel, les IMUO sont tenues de mettre en œuvre des procédures de sûreté et de veiller à ce qu'elles soient coordonnées avec le bâtiment qui a une interface avec elles. Toutefois, les procédures ne sont ni soumises au ministre ni approuvées par ce dernier. Cette disposition permettrait d'officialiser le processus d'approbation et d'aligner davantage le cadre de réglementation sur les pratiques de sûreté supplémentaires qui sont déjà mises en œuvre par la plupart des parties constituant la communauté des IMUO.
- Les modifications proposées au Règlement incluent une nouvelle disposition qui prévoit une déclaration de conformité provisoire pour les ports et les installations maritimes, avec une période de validité de six mois à partir de la date de délivrance ou jusqu'à la réalisation d'une inspection. Cette disposition permettrait aux ports et aux installations maritimes de poursuivre leurs activités en attendant la réalisation d'une inspection en vertu de l'article 23 de la LSTM, laquelle est requise pour que le ministre approuve le plan de sûreté.
- Une nouvelle disposition exigera que le comité de sûreté du port se réunisse au moins une fois par année. Le règlement actuel ne prévoit pas la fréquence des réunions du comité de sûreté du port.
- Une nouvelle disposition exigera que les installations maritimes, les IMUO et les organismes portuaires indiquent

Part 6 — Contravention of provisions designated as violations

- The proposed amendments to Schedule 3 of the Regulations include minor housekeeping amendments and new monetary penalties as a result of new provisions such as the new IMO requirements. The range of penalties established for various violations is, to the extent possible, set out in a manner and amount consistent with the penalty levels under other legislation within the mandate of Transport Canada, particularly the *Canada Shipping Act, 2001*.

6. Regulatory and non-regulatory options considered

The considered options of the proposed amendments are set out according to the four mentioned objectives.

Respond to Canada's international obligations

Option 1: Status quo / voluntary compliance

Maintaining the status quo is not an acceptable alternative nor is having the marine industry voluntarily comply with the new mandatory IMO requirements for all vessel personnel with or without security responsibilities to hold a certificate of proficiency by January 1, 2012. It would leave Canada outside the international legal framework for marine security and would have significant adverse effects on trade. Furthermore, failure to do so through a regulatory or other legally enforceable framework would be interpreted by other SOLAS contracting states, as a default on an international commitment to increase security in the marine sector. Such a perception could adversely affect Canada's relations with major trading partners, in particular the United States, as well as attract threats to the North American continent and increase the possibility of a transportation security incident such as terrorism.

There are no advantages to this option.

Option 2: Mandatory certification of vessel personnel

The disadvantage of this option is that there will be some costs to, and impacts on, seafarers and operators. As these impacts are not expected to be significant, the analysis has determined that the benefits of this option far outweigh the costs.

The advantage of this option is that it would standardize the level of security training for vessel personnel, ensure Canada's compliance with international agreements and provide vessel personnel with an internationally recognized document. Industry is generally supportive of the proposed amendments as it will ensure that Canada's approach is consistent with that of its major trading partners. Costs to, and impacts on, seafarers, marine transportation operations and institutions are not expected to be significant. This option is considered the most effective to address this IMO mandatory requirement.

clairement, par des panneaux, chaque zone réglementée. Cette disposition permettrait d'aligner davantage le cadre de réglementation sur les pratiques de sûreté supplémentaires qui sont déjà mises en œuvre par la plupart des parties constituant la communauté des installations maritimes et des organismes portuaires.

Partie 6 — Dispositions dont la contravention est qualifiée de violation

- Les modifications proposées à l'annexe 3 du Règlement incluent de légères modifications d'ordre administratif et de nouvelles sanctions pécuniaires découlant des nouvelles dispositions, comme celles concernant les nouvelles exigences de l'OMI. Le barème des sanctions fixé pour diverses violations est, dans la mesure du possible, énoncé d'une manière et selon des montants qui sont conformes aux niveaux de sanction fixés dans d'autres lois relevant du mandat de Transports Canada, notamment la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

6. Options réglementaires et non réglementaires considérées

Les options considérées relatives aux modifications proposées sont décrites selon les quatre objectifs susmentionnés.

Respecter les obligations internationales du Canada

Option 1 : Statu quo/conformité volontaire

Le maintien du statu quo n'est pas une solution de rechange acceptable, pas plus que ne l'est la conformité volontaire de l'industrie maritime aux nouvelles exigences obligatoires de l'OMI selon lesquelles le personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté devait être titulaire d'un certificat d'aptitude avant le 1^{er} janvier 2012. Dans le cadre de cette option, le Canada ne ferait pas partie du cadre juridique international en matière de sûreté maritime et cela aurait d'importants effets négatifs sur les échanges commerciaux. De plus, le fait de ne pas agir en vertu d'un cadre réglementaire ou d'un autre cadre ayant force exécutoire serait interprété par les autres États contractants à la Convention SOLAS comme un non-respect d'un engagement international visant à renforcer la sûreté dans le secteur maritime. Une telle perception pourrait nuire aux relations du Canada avec les principaux partenaires commerciaux, notamment les États-Unis, et pourrait aussi attirer des menaces contre le continent nord-américain et accroître la possibilité d'un incident de sûreté dans les transports, tel qu'un attentat terroriste.

Cette option n'offre aucun avantage.

Option 2 : Certification obligatoire du personnel du bâtiment

L'inconvénient de cette option est qu'il y aurait des coûts et des incidences pour les gens de mer et les exploitants. Puisque ces incidences devraient être négligeables, l'analyse a révélé que les avantages de cette option dépassaient largement les coûts.

L'avantage de cette option est qu'elle permettrait de normaliser le niveau de formation sur la sûreté pour le personnel du bâtiment, de veiller à ce que le Canada se conforme aux accords internationaux et de fournir au personnel du bâtiment un document reconnu à l'échelle internationale. L'industrie est généralement en faveur des modifications proposées puisqu'elles garantiront que l'approche du Canada sera conforme à celle de ses principaux partenaires commerciaux. Les coûts ainsi que les incidences pour les gens de mer, les activités de transport maritime et les établissements devraient être négligeables. Cette option est considérée comme étant la plus efficace pour aborder l'exigence obligatoire de l'OMI.

This holds true for other IMO mandatory requirements, such as requiring vessel operators to mark the vessel with their assigned IMO number and requiring vessel operators to clearly identify each restricted area on the vessel.

Harmonize the Canadian regulatory regime with that of the United States

Option 1: Status quo / voluntary compliance

Amending the CDC definition

Lack of action would not enhance security and would place the west coast tug and barge industry on an uneven playing field with its U.S. counterparts across the marine border, thereby impeding the flow of goods and people across the border. Voluntary compliance is not considered the most viable solution as it is bound to create gaps and inconsistencies in the application of marine security requirements across the marine border. In addition, it would be inconsistent with the Regulatory Cooperation Council (RCC) initiative between Canada and the United States which strives to align regulatory approaches where possible, in order to eliminate duplication and impediments to trade without compromising marine security.

There are no advantages to this option. Given the financial implication and the increased inspections on the tug and barge industry by the United States, a non-regulatory option would not be the most effective instrument of choice to address this issue.

Alternative security arrangements

Not including ASAs in the Regulations disadvantages Canada with respect to the flexibility to enter into and implement ASAs with the United States and other SOLAS contracting states to modify certain regulatory requirements in situations where they may be unreasonable or too cumbersome. Furthermore, in 2004, IMO adopted a provision in the ISPS Code that included the use of ASAs for all SOLAS contracting states.

There are no advantages to this option. It does not align with Canada's ongoing commitment to harmonize its marine security requirements where possible with those of the United States.

Option 2: Amend the Regulations to further harmonize them with those of the United States with respect to amending the CDC definition and including ASAs

The advantage of this option is that it further strengthens Canada's ongoing commitment with the United States to enhance border security via the marine mode. In addition, this option is consistent with previous amendments made to the Regulations to harmonize them with those of the United States in the interest of marine security and the flow of goods and people. Furthermore, both of these proposed amendments to the Regulations were identified through the joint Canada and United States RCC initiative, whose goal is to better align the regulatory approaches of both countries, in order to eliminate duplication of regulatory program efforts and impediments to trade, where appropriate.

During consultations, industry stakeholders widely supported TC's proposed action to amend the Regulations with respect to aligning with the U.S. list of CDCs and including the flexibility to

Cette constatation vaut aussi pour les autres exigences obligatoires de l'OMI, comme celle qui exige aux exploitants de bâtiment de marquer le bâtiment avec le numéro de l'OMI qui leur a été assigné et celle qui exige aux exploitants de bâtiment d'identifier clairement chaque zone réglementée à bord du bâtiment.

Harmoniser le régime de réglementation du Canada avec celui des États-Unis

Option 1 : Statu quo/conformité volontaire

Modifier la définition de CCD

En ne faisant rien, la sûreté ne serait pas renforcée et l'industrie des remorqueurs et des chalands de la côte ouest serait dans une situation de concurrence inégale par rapport à ses homologues américains à la frontière maritime, ce qui nuirait à la circulation des personnes et des marchandises à la frontière. La conformité volontaire n'est pas considérée comme la solution la plus viable puisqu'elle peut se solder par la création de lacunes et d'incohérences dans l'application des exigences de sûreté maritime à la frontière maritime. De plus, cela irait à l'encontre de l'initiative du Conseil de coopération canado-américain en matière de réglementation (CCR) qui s'efforce d'aligner les approches réglementaires, dans la mesure du possible, afin d'éliminer les chevauchements et les obstacles au commerce, et ce, sans compromettre la sûreté maritime.

Cette option n'offre aucun avantage. Compte tenu des conséquences financières et des inspections accrues effectuées par les États-Unis pour l'industrie des remorqueurs et des chalands, une option non réglementaire ne serait pas l'instrument le plus efficace pour corriger ce problème.

Autres arrangements en matière de sûreté

Le fait de ne pas inclure d'AAS dans le Règlement désavantage le Canada relativement à sa marge de manœuvre nécessaire pour conclure et mettre en œuvre des AAS avec les États-Unis et d'autres États contractants à la Convention SOLAS afin de modifier certaines exigences réglementaires dans des situations où elles pourraient être déraisonnables ou trop difficiles à appliquer. De plus, en 2004, l'OMI a adopté une disposition dans le Code ISPS qui incluait l'utilisation des AAS pour les États contractants à la Convention SOLAS.

Cette option n'offre aucun avantage. Elle ne s'aligne pas sur l'engagement continu du Canada d'harmoniser les exigences de sûreté maritime, dans la mesure du possible, avec celles des États-Unis.

Option 2 : Modifier le Règlement afin de l'harmoniser davantage avec le régime des États-Unis en ce qui concerne la modification de la définition de CCD et l'ajout d'AAS

L'avantage de cette option est qu'elle permet de renforcer davantage l'engagement continu que le Canada a pris avec les États-Unis en vue d'accroître la sûreté frontalière grâce au mode maritime. De plus, cette option cadre avec les modifications apportées précédemment au Règlement en ce qui a trait à l'harmonisation avec les États-Unis dans l'intérêt de la sûreté maritime et de la circulation des marchandises et des personnes. De plus, ces deux modifications proposées au Règlement ont été identifiées grâce à l'initiative conjointe canado-américaine du CCR, dont le but est de mieux aligner les deux approches réglementaires afin d'éliminer le chevauchement des efforts du programme de réglementation et les obstacles au commerce, le cas échéant.

Pendant les consultations, les intervenants de l'industrie ont grandement appuyé la mesure proposée par TC visant à modifier le Règlement pour aligner la liste canadienne de CCD sur celle

enter into ASAs with the United States and other countries. This option is considered to be the most viable method to enhance marine security and to further facilitate the flow of goods and people between the shared marine border with the United States.

Reducing the financial and the regulatory compliance burdens (Red Tape Reduction initiative)

Allow Canadian-flagged vessels to interface with unregulated marine facilities

The action taken is a result of industry stakeholders approaching TC to request flexibility regarding the requirement of Canadian-flagged vessels interfacing with a regulated marine facility while on a domestic voyage.

The “application” subsection of Part 2, subsection 201(2), of the Regulations is proposed to be amended to clarify that Part 2 does not apply to Canadian-flagged vessels while operating on a domestic voyage or the domestic portion of an international voyage.

Option 1: Voluntary compliance

This option was considered. However, it was deemed that it would create gaps and inconsistencies in the application of Canada’s marine security regime with respect to domestic vessels on a domestic voyage. Furthermore, this option is inconsistent with TC’s commitment to ensure that the Regulations are clear, concise and understood by government officials, industry stakeholders and the general public.

Option 2: Clarify through regulations the requirements for Canada’s domestic fleet on domestic voyages

The disadvantage of this option is that it requires Canadian-flagged vessel operators to include procedures in their security plan to mitigate security risks when interfacing with a non-regulated marine facility when operating on the domestic portion of an international voyage. However, during consultations, vessel operators supported including an additional security procedure in their security plan given the benefits associated with the flexibility to interface with a non-regulated marine facility.

The advantage of this option is that it clarifies Canada’s marine security regime, which is centered on securing vessels, ports and marine facilities involved in international voyages. This option is expected to have no negative impact on the security of Canadians as it would be aligned with Canada’s risk-based approach to securing its marine transportation system. Furthermore, those vessels that form Canada’s domestic fleet who choose to exercise this flexibility, based on business needs, would see a reduction in their financial and regulatory compliance burden which would far outweigh the cost, if any, to include a procedure in their security plan. This is consistent with the mandate of the Government of Canada’s Red Tape Reduction Commission, which is to reduce the financial and regulatory compliance burden to industry.

des États-Unis et inclure la flexibilité de conclure des AAS avec les États-Unis et d’autres pays. Cette option est considérée comme la méthode la plus viable pour renforcer la sûreté maritime et faciliter davantage la circulation des marchandises et des personnes à la frontière maritime partagée avec les États-Unis.

Réduction du fardeau financier et du fardeau de la conformité réglementaire (initiative de réduction de la paperasse)

Permettre aux bâtiments battant pavillon canadien d’avoir une interface avec des installations maritimes non réglementées

La mesure prise découle d’une démarche entreprise par les intervenants de l’industrie. Ces derniers ont communiqué avec TC pour lui demander de leur accorder une certaine marge de manœuvre en ce qui concerne l’exigence pour les bâtiments battant pavillon canadien d’avoir une interface avec une installation maritime réglementée lorsqu’ils effectuent un voyage intérieur.

On propose de modifier la section « Application » du paragraphe 201(2) de la partie 2 du Règlement pour préciser que la partie 2 ne s’applique pas aux bâtiments battant pavillon canadien lorsqu’ils effectuent un voyage intérieur ou la partie intérieure d’un voyage international.

Option 1 : Conformité volontaire

Cette option a été examinée. Toutefois, on a jugé qu’elle entraînerait des lacunes et des incohérences quant à l’application du régime de sûreté maritime du Canada relativement aux bâtiments intérieurs qui effectuent un voyage intérieur. De plus, cette option va à l’encontre de l’engagement de TC de veiller à ce que le Règlement soit clair, concis et facile à comprendre pour les fonctionnaires du gouvernement, les intervenants de l’industrie et la population en général.

Option 2 : Préciser, par voie de règlement, les exigences se rapportant à la flotte intérieure du Canada qui effectue des voyages intérieurs

Le désavantage de cette option est qu’elle oblige les exploitants de bâtiments battant pavillon canadien à inclure des procédures dans leurs plans de sûreté afin d’atténuer les risques de sûreté lorsqu’ils ont une interface avec une installation maritime non réglementée pendant qu’ils effectuent la partie intérieure d’un voyage international. Toutefois, pendant les consultations, les exploitants de bâtiment ont appuyé l’ajout d’une telle procédure de sûreté supplémentaire à leur plan de sûreté en raison des avantages associés à la possibilité d’avoir une interface avec une installation maritime non réglementée.

L’avantage de cette option est qu’elle clarifie le régime de sûreté maritime du Canada, qui est centré sur la sûreté des bâtiments, des ports et des installations maritimes qui jouent un rôle dans le contexte des voyages internationaux. Cette option ne devrait avoir aucune incidence négative sur la sûreté des Canadiens puisqu’elle serait alignée sur l’approche axée sur les risques du Canada visant à assurer la sûreté de son réseau de transport maritime. De plus, les exploitants des bâtiments composant la flotte intérieure du Canada qui ont décidé d’utiliser, selon leurs besoins opérationnels, verraient une réduction de leur fardeau financier et de leur fardeau de conformité réglementaire, réduction qui dépasserait largement les coûts, s’il y a lieu, liés à l’intégration d’une procédure à leur plan de sûreté. Cela est conforme au mandat de la Commission sur la réduction de la paperasse du gouvernement du Canada, c’est-à-dire réduire le fardeau financier et le fardeau de la conformité réglementaire imposés à l’industrie.

This option is considered to be the most viable method as it ensures that the Regulations are internally more consistent and make it easier for industry stakeholders to better understand the intent and their obligations under the Regulations.

Address interpretation issues

There are no viable alternatives regarding the proposed amendments to the Regulations that clarify the intent of certain provisions and definitions. These amendments are intended to ensure that the Regulations are internally more consistent and make it easier for industry stakeholders to read and better understand the intent and their obligations within the Regulations. During stakeholder consultations, industry raised the issue of improving the clarity of various provisions and definitions in the Regulations, which will address operational problems generated by the Regulations that came into force on July 1, 2004.

Address regulatory gaps

The options represent all regulatory gaps in a general fashion as presented in the "Description" section.

Option 1: Status quo / voluntary compliance

The advantages of the status quo option are that it would minimize operational impacts and regulatory compliance requirements with vessels, marine facilities and ports and would imply minimal additional costs, if any, to industry.

The disadvantages are that it would not address operational problems generated by the Regulations that came into force on July 1, 2004. For that reason, it would not enhance the security of Canada's marine transportation system. This option is not considered to be the most viable method to enhance marine security nor is relying on industry's voluntary compliance to bridge the identified regulatory gaps. Voluntary compliance would create inconsistencies given the complexity of the marine industry, in particular, foreign-flagged vessels entering Canadian waters that are regulated under the Regulations.

Option 2: Address regulatory gaps by amending the Regulations

The disadvantage of this option is that it further regulates industry which may lead to additional costs in order to comply.

The advantage of this option is that it further aligns the regulatory framework with additional security practices that are already implemented by the majority of industry stakeholders. Some of the regulatory gaps addressed in the proposed amendments were put forward by industry stakeholders.

This option is considered the most viable as it demonstrates a strong commitment by TC to continue to enhance and reinvigorate the marine security legal framework. In addition, it is considered the most effective instrument with respect to enforcement of foreign-flagged vessels that enter Canadian waters.

7. Benefits and costs

Transport Canada has conducted an analysis of benefits and costs to assess the impacts of the proposed amendments on stakeholders, including seafarers, vessel operators, marine facilities,

Cette option est considérée comme étant la méthode la plus viable puisqu'elle veille à ce que le Règlement soit plus uniforme à l'interne et qu'il soit plus facile pour les intervenants de l'industrie de comprendre l'intention du Règlement et leurs obligations en vertu de celui-ci.

Corriger les problèmes d'interprétation

Aucune solution de rechange n'est viable en ce qui concerne les modifications proposées au Règlement qui clarifient l'intention de certaines dispositions et définitions. Ces modifications visent à faire en sorte que le Règlement soit plus uniforme à l'interne et que les intervenants de l'industrie le lisent plus facilement et en comprennent mieux l'intention et leurs obligations qui en découlent. Pendant les consultations tenues auprès des intervenants, les membres de l'industrie ont soulevé la question de l'amélioration de la clarté de diverses dispositions et définitions dans le Règlement, ce qui permettrait de régler les problèmes opérationnels causés par le Règlement qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004.

Corriger les lacunes réglementaires

Les options tiennent compte, de façon générale, de toutes les lacunes réglementaires présentées à la section « Description ».

Option 1 : Statu quo/conformité volontaire

Les avantages du statu quo sont qu'il minimiserait les incidences opérationnelles ainsi que les exigences de conformité réglementaire pour les bâtiments, les installations maritimes et les ports, et qu'il entraînerait des coûts additionnels minimes, s'il y en a, pour l'industrie.

Le désavantage de cette option est qu'elle ne permettrait pas de corriger les problèmes opérationnels causés par le Règlement qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004 et, pour cette raison, la sûreté du réseau de transport maritime du Canada ne serait pas renforcée. Cette option n'est pas considérée comme étant la méthode la plus viable pour rehausser la sûreté maritime, pas plus qu'on ne peut se fier à l'industrie pour pallier volontairement les lacunes réglementaires cernées. La conformité volontaire entraînerait des incohérences compte tenu de la complexité de l'industrie maritime, plus particulièrement en ce qui concerne les bâtiments battant pavillon étranger qui entrent dans les eaux canadiennes et qui sont assujettis au Règlement.

Option 2 : Corriger les lacunes réglementaires en modifiant le Règlement

Le désavantage de cette option est qu'elle réglementerait davantage l'industrie, ce qui pourrait mener à des coûts additionnels pour se conformer au Règlement.

L'avantage de cette option est qu'elle harmoniserait davantage le cadre de réglementation avec les pratiques de sûreté supplémentaires qui sont déjà mises en œuvre par la plupart des intervenants de l'industrie. Certaines lacunes réglementaires visées par les modifications proposées ont été présentées par les intervenants de l'industrie.

Cette option est considérée comme étant la plus viable puisqu'elle témoigne d'un fort engagement de TC de continuer d'améliorer et de dynamiser le cadre juridique en matière de sûreté maritime. De plus, elle est considérée comme étant l'instrument le plus efficace pour appliquer les règlements visant les bâtiments battant pavillon étranger qui entrent dans les eaux canadiennes.

7. Avantages et coûts

Transports Canada a mené une analyse des coûts et des avantages afin d'évaluer les incidences des modifications proposées sur les intervenants, y compris les gens de mer, les exploitants de

marine security training providers, and TC. The Cost-Benefit Analysis (CBA) report is available on request.

Benefits

The proposed amendments would result in a range of benefits to stakeholders, including

- improved marine security;
- enhanced efficiency and flexibility;
- international harmonization; and
- improved regulatory clarity and consistency.

Improved marine security

The security benefits of the proposed amendments are primarily a function of the risk and impact of acts and attempted acts of unlawful interference with marine transportation under baseline conditions and following implementation of the proposed amendments. However, as with the analysis of other security regulations, it is not possible to quantify or monetize these benefits given that both the risk and impact (baseline and regulated) are subjective and uncertain.

Canada's marine security system is already robust. The proposed amendments would update and fine-tune elements of the existing system in light of evolving threats, and international and domestic best practices. Security improvements would result primarily from

- *Seafarer training, awareness and orientation*: The proposed requirement that all seafarers, with or without security responsibilities on Canadian-flagged vessels engaged on international voyages, receive security training, would result in a seafarer community that is more alert to security risks, and better prepared in the event of a security incident.
- *Suspension and cancellation of marine security documents*: The proposed suspension and cancellation provisions would ensure that, in the event that an operator is not in compliance with its security plan or no longer satisfies the conditions under which a security document was issued, the relevant marine security documents could be suspended or cancelled. In situations where an operator is non-compliant, there may be security risks that could be mitigated with these provisions, although these situations are expected to arise infrequently.
- *Pre-arrival information reporting*: The proposed additions to pre-arrival information reporting data requirements would facilitate vessel identification at Marine Security Operating Centres, and ensure that TC is aware of any security incidents that may have occurred before or after entering Canadian waters (important indicators of risk).

The proposed access control and prohibition provisions, and restricted area identification provisions requiring security procedures from occasional-use marine facilities (OUMFs), would improve marine security. However, given that baseline conformity is already high, the incremental impact on marine security may be low.

A terrorist attack at a Canadian port could result in significant negative impacts such as loss of life, property damage and reduced international trade flows. Security gaps in the Canadian

bâtiment, les installations maritimes, les fournisseurs de formation en matière de sûreté maritime et TC. Le rapport sur l'analyse coûts-avantages (ACA) est disponible sur demande.

Avantages

Les modifications proposées rapporteraient un large éventail d'avantages pour les intervenants, dont les suivants :

- amélioration de la sûreté maritime;
- efficacité et marge de manœuvre accrues;
- harmonisation internationale;
- clarté et uniformité accrues de la réglementation.

Amélioration de la sûreté maritime

Les avantages en matière de sûreté des modifications proposées reposent principalement sur le risque et l'incidence des atteintes et des tentatives d'atteintes illicites au transport maritime dans le cadre de conditions fondamentales et à la suite de la mise en œuvre des modifications proposées. Toutefois, comme c'est le cas avec l'analyse d'autres règlements en matière de sûreté, il est impossible de quantifier ou de monétiser ces avantages parce que les risques et les incidences (fondamentaux et réglementés) sont subjectifs et incertains.

Le réseau de sûreté maritime du Canada est déjà bien établi. Les modifications proposées actualiseraient et peaufineraient les éléments du réseau actuel à la lumière des menaces en constante évolution et des pratiques exemplaires à l'échelle nationale et internationale. Les améliorations à la sûreté découleraient principalement des éléments suivants :

- *Formation, sensibilisation et orientation des gens de mer* : L'exigence proposée selon laquelle les gens de mer, ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté et à bord de bâtiments battant pavillon canadien qui effectuent des voyages internationaux, sont tenus de recevoir une formation en matière de sûreté ferait en sorte que la communauté des gens de mer soit plus vigilante face aux risques de sûreté et mieux préparée en cas d'incident de sûreté.
- *Suspension et annulation des documents de sûreté maritime* : Les dispositions proposées en matière de suspension et d'annulation feraient en sorte que les documents de sûreté maritime pertinents pourraient être suspendus ou annulés advenant le cas où un exploitant ne se conforme pas à son plan de sûreté ou ne respecte plus les conditions aux termes desquelles le document de sûreté a été délivré. Lorsqu'un exploitant est en situation de non-conformité, les risques de sûreté pourraient être atténués grâce à ces dispositions, bien que ces situations ne devraient pas se produire souvent.
- *Renseignements exigés au préalable* : Les ajouts proposés aux exigences liées aux renseignements exigés au préalable faciliteraient l'identification des bâtiments aux Centres des opérations de sûreté maritime et feraient en sorte que TC soit mis au courant de tout incident de sûreté ayant pu survenir avant ou après l'entrée dans les eaux canadiennes (importants indicateurs de risque).

Les dispositions proposées concernant l'interdiction et le contrôle de l'accès, et les dispositions sur l'identification des zones réglementées qui exigent des procédures de sûreté de la part des installations maritimes à usage occasionnel (IMUO), amélioreraient la sûreté maritime. Toutefois, étant donné que la conformité de base est déjà élevée, l'incidence supplémentaire sur la sûreté maritime pourrait être faible.

Un attentat terroriste à un port canadien pourrait entraîner d'importantes incidences négatives, comme la perte de vie, des dommages matériels et la réduction des échanges commerciaux

marine sector could also result in vulnerabilities throughout Canada. In order to assess the marine security benefits of the proposed amendments, and in the absence of Canada-specific impact studies, studies of the benefits of preventing terrorist attacks on a U.S. port were adjusted to reflect the order of magnitude of impacts in the Canadian context (see Table 1). These estimates show that the benefits of preventing just one imminent attack could be significant, and range between \$20 million and \$57 billion.

Table 1: The benefits of preventing a terrorist attack at a Canadian port, literature review

Author	Attack	Impact estimate (original)	Benefit of preventing a similar scenario in Canada ²
Rosoff and Winterfeldt, 2007	Dirty bomb in LA/Long Beach ports	\$130 million to \$100 billion, depending on length of shutdown (assumes zero lives lost) [assume 2007 USD]	\$20 million to \$57 billion
Gordon et al.	LA/Long Beach ports	From \$1.1 billion to \$34 billion (assume 2000 USD)	\$141 million to \$19 billion

Enhanced efficiency and flexibility

The proposed amendments would improve the efficiency and flexibility of the Regulations.

- *Interface with non-regulated Canadian ports and facilities:* Improved clarity with respect to Canadian-flagged SOLAS and non-SOLAS vessels interfacing with non-regulated marine facilities is expected to result in an increase in the number of such interfaces, improved efficiency and savings for vessel operators.
- *Flexibility for alternative security arrangements (ASAs):* An ASA program would allow the Government of Canada to enter into arrangements to modify certain ISPS Code requirements in situations where they may be unreasonable or too cumbersome to apply. For example, the proposed amendments would provide the flexibility to apply an amended security regime in a shared border area such as the Great Lakes (e.g. a Great Lakes regime where the regulatory requirements of both countries are mutually recognized). Such a regime could result in efficiencies and savings for stakeholders operating in applicable shared border areas.
- *Certain dangerous cargoes (CDCs):* The U.S. list of CDCs is more expansive than the Canadian list. As a result, Canadian vessels entering the United States are subject to greater inspection and administrative burdens from U.S. inspectors than their U.S.-based competitors. The resulting misalignment has been particularly disadvantageous for Canada's west coast tug and barge stakeholders. The proposed amendments would further align Canada's CDC list with the U.S. list, with potential competitiveness benefits to stakeholders, including operators of the estimated 380 barge-towing tugs and 1 215 barges in British Columbia.

² Using both population and cargo tonnage, the U.S. impact estimate for the Port of LA was adjusted to reflect the impact of a comparable attack on the ports of Vancouver and Montréal.

internationaux. Les lacunes de sûreté dans le secteur maritime canadien pourraient aussi créer des vulnérabilités partout au Canada. Afin d'évaluer les avantages des modifications proposées sur le plan de la sûreté maritime, et faute d'études d'impact propres au Canada, des études sur les avantages de prévenir les attentats terroristes dirigés contre un port américain ont été modifiées pour refléter l'ordre de grandeur des incidences dans le contexte canadien (voir le tableau 1). Ces estimations montrent que les avantages de prévenir un seul attentat imminent pourraient être importants, c'est-à-dire de 20 millions à 57 milliards de dollars.

Tableau 1 : Les avantages de prévenir un attentat terroriste à un port canadien, analyse documentaire

Auteur	Attentat	Estimation de l'incidence (initiale)	Avantage de prévenir un scénario semblable au Canada ²
Rosoff et Winterfeldt, 2007	Bombe sale aux ports de Los Angeles et de Long Beach	De 130 millions à 100 milliards de dollars, selon la durée de la mise hors service (en ne supposant aucune perte de vie) [en dollars américains de 2007]	De 20 millions à 57 milliards de dollars
Gordon et coll.	Ports de Los Angeles et de Long Beach	De 1,1 à 34 milliards de dollars (en dollars américains de 2000)	De 141 millions à 19 milliards de dollars

Efficacité et marge de manœuvre accrues

Les modifications proposées amélioreraient l'efficacité et la souplesse du Règlement.

- *Interface avec des ports et des installations canadiens non réglementés :* L'amélioration de la clarté relativement aux bâtiments battant pavillon canadien ressortissant à SOLAS et les bâtiments non ressortissant à SOLAS qui ont une interface avec des installations maritimes non réglementées devrait se traduire par une hausse du nombre de ces interfaces, une amélioration de l'efficacité et des économies pour les exploitants de bâtiment.
- *Flexibilité pour autres arrangements en matière de sûreté (AAS) :* Un programme visant les AAS permettrait au gouvernement du Canada de conclure des arrangements pour modifier certaines exigences du Code ISPS lorsqu'elles peuvent être déraisonnables ou trop difficiles à appliquer. Par exemple, les modifications proposées donneraient la marge de manœuvre nécessaire pour appliquer un régime de sûreté modifié dans une zone frontalière partagée telle que les Grands Lacs (par exemple, un régime dans les Grands Lacs où les exigences réglementaires des deux pays sont mutuellement reconnues). Un tel régime pourrait se traduire par des gains d'efficacité et des économies pour les intervenants qui exercent leurs activités dans les zones frontalières partagées qui s'appliquent.
- *Certaines cargaisons dangereuses (CCD) :* La liste de CCD des États-Unis est plus détaillée que celle du Canada. Par conséquent, les bâtiments canadiens qui entrent aux États-Unis doivent subir une inspection plus approfondie de la part des inspecteurs américains que leurs concurrents établis aux États-Unis. De plus, un fardeau administratif plus imposant

² À l'aide de données démographiques et de données sur le tonnage des cargaisons, l'estimation des incidences américaines pour le port de Los Angeles a été ajustée pour tenir compte de l'incidence d'un attentat comparable contre les ports de Vancouver et de Montréal.

- *Interim ship security certificate validity period*: The proposed six-month cap to the validity period of an interim ship security certificate would provide greater flexibility to vessel operators, allowing them to operate pending completion of a TC inspection.
- *Marine facility and port interim statements of compliance*: Similarly, the proposed six-month validity period for marine facility and port interim statements of compliance would provide greater flexibility to these stakeholders, allowing them to operate pending completion of a TC inspection.

International harmonization and Canada–United States regulatory cooperation

The proposed amendments would further harmonize Canada's marine security regulations with international practices, delivering greater consistency in the marine security system, and ensuring that Canada meets its international obligations. Specific provisions promoting international harmonization and Canada–United States regulatory cooperation include

- *International harmonization*: Seafarer training, awareness and orientation, vessel marking, access for seafarer welfare and labour organizations; and
- *Canada–United States regulatory cooperation*: Alternative security arrangements and certain dangerous cargoes.

Improved regulatory clarity and consistency

The proposed amendments would benefit stakeholders via improved clarity and consistency in existing practices, with negligible impacts on stakeholders.

- *Port security committee meetings*: The proposed requirement for annual port committee meetings is consistent with the current practice at Canadian ports and would not introduce any incremental burden to stakeholders.
- *Restricted area signage*: The proposed requirement for marine facilities, OUMFs and port administrations to clearly mark restricted areas with signs would align the Regulations with existing security practices in place at most marine facilities and ports, with negligible costs. Similarly, vessel operators are required to identify each restricted area on a vessel.
- *Documentation — certificates of proficiency*: The proposed requirement for vessel security officers and all personnel with and without security responsibilities to carry on board their certificates of proficiency would facilitate Transport Canada inspection activities, with negligible costs to stakeholders.
- *Contravention of provisions designated as violations*: The proposed amendments would include minor housekeeping changes to ensure greater consistency between the *Marine Transportation Security Act* and the Regulations.
- *Structure and clarity*: Overall, the structure of the Regulations would be improved to promote a fuller understanding of the

incombe à ces bâtiments. Le décalage qui en découle a été particulièrement désavantageux pour les intervenants qui exploitent des remorqueurs et des chalands sur la côte ouest du Canada. Les modifications proposées aligneraient davantage la liste de CCD du Canada sur celle des États-Unis et pourraient rapporter des avantages concurrentiels pour les intervenants, y compris les exploitants d'environ 380 remorqueurs de chalands et d'environ 1 215 chalands en Colombie-Britannique.

- *Période de validité du certificat de sûreté du navire provisoire* : La limite proposée d'un maximum de six mois pour la période de validité d'un certificat de sûreté du navire provisoire donnerait aux exploitants de bâtiment une plus grande marge de manœuvre et leur permettrait d'exercer leurs activités en attendant la réalisation d'une inspection de TC.
- *Déclarations de conformité provisoires à l'égard d'une installation maritime et d'un port* : Dans le même ordre d'idées, la période de validité proposée de six mois pour les déclarations de conformité provisoires à l'égard d'une installation maritime et d'un port donnerait à ces intervenants une plus grande marge de manœuvre et leur permettrait d'exercer leurs activités en attendant la réalisation d'une inspection de TC.

Harmonisation internationale et coopération canado-américaine en matière de réglementation

Les modifications proposées harmoniseraient davantage la réglementation en matière de sûreté maritime du Canada avec les pratiques internationales, ce qui assurerait une uniformité accrue au sein du réseau de sûreté maritime et ferait en sorte que le Canada respecte ses obligations internationales. Voici certaines dispositions favorisant l'harmonisation internationale et la coopération canado-américaine en matière de réglementation :

- *Harmonisation internationale* : Formation, sensibilisation et orientation des gens de mer, marquage des bâtiments, accès aux bâtiments par les représentants des services sociaux et les syndicats des gens de mer;
- *Coopération canado-américaine en matière de réglementation* : Autres arrangements en matière de sûreté et certaines cargaisons dangereuses.

Clarté et uniformité accrues de la réglementation

Les modifications proposées profiteraient aux intervenants grâce à l'amélioration de la clarté et de l'uniformité des pratiques actuelles, avec des incidences négligeables sur les intervenants.

- *Réunions du comité de sûreté du port* : L'exigence proposée de tenir une réunion annuelle du comité de sûreté du port est cohérente avec la pratique existante aux ports canadiens et n'imposerait aucun fardeau additionnel pour les intervenants.
- *Panneaux aux zones réglementées* : L'exigence proposée pour les installations maritimes, les IMUO et les organismes portuaires d'indiquer clairement, par des panneaux, les zones réglementées alignerait le Règlement sur les pratiques de sûreté déjà en place à la plupart des installations maritimes et des ports, à des coûts négligeables. Dans le même ordre d'idées, les exploitants de bâtiment sont tenus d'identifier chaque zone réglementée à bord d'un bâtiment.
- *Documents — certificats d'aptitude* : L'exigence proposée pour les agents de sûreté du bâtiment et le personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté d'avoir à bord leurs certificats d'aptitude faciliterait les activités d'inspection de Transports Canada, à des coûts négligeables pour les intervenants.
- *Dispositions dont la contravention est qualifiée de violation* : Les modifications proposées renfermeraient de légères modifications d'ordre administratif pour assurer une uniformité

Regulations and facilitate the identification and understanding of individual provisions by all stakeholders.

Costs

The proposed amendments would result in some incremental costs to stakeholders, primarily due to enhanced security training provisions for seafarers with or without security responsibilities.

Costs to industry

The proposed amendments would require seafarers to acquire training and/or demonstrate knowledge and competence in performing their duties. Specific input assumptions underlying this estimation are provided in Table 2.

For the purposes of the analysis, TC assumes that in calendar year 2013, existing seafarers with security responsibilities (who are not grandfathered³ — assumption 7 in Table 2) would take the required training, such that in 2014 and every year thereafter, only new seafarers with security responsibilities would be required to take the training. TC assumes that most seafarers would be able to receive training at a local training facility, although some would be required to travel (assumptions 11 and 12).

Similarly, it is assumed that in calendar year 2013, those existing seafarers without security responsibilities (who are not grandfathered — assumption 8) would attend awareness sessions, such that in 2014 and every year thereafter, only new seafarers without security responsibilities would be required to attend awareness sessions. Some travel costs may be incurred (assumptions 11 and 12).

Transport Canada assumes that new and existing seafarers with or without security responsibilities would attend orientation sessions in 2013 and thereafter.

accrue entre la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et le règlement s'y rapportant.

- *Structure et clarté* : Dans l'ensemble, la structure du Règlement serait améliorée pour promouvoir une meilleure compréhension du Règlement et faciliter la détermination et la compréhension par les intervenants de chacune des dispositions.

Coûts

Les modifications proposées entraîneraient certains coûts supplémentaires pour les intervenants, essentiellement en raison du renforcement des dispositions de formation sur la sûreté pour les gens de mer ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté.

Coûts pour l'industrie

Les modifications proposées exigeraient que les gens de mer suivent la formation requise pour exécuter leurs fonctions ou prouvent qu'ils possèdent les connaissances et la compétence nécessaires pour les exécuter. Des hypothèses sous-tendant cette estimation se trouvent au tableau 2.

Pour les besoins de cette analyse, TC suppose qu'en 2013, les gens de mer ayant actuellement des responsabilités en matière de sûreté (sans droits acquis³ — hypothèse 7 du tableau 2) suivraient la formation requise, de sorte qu'en 2014 et chaque année suivante, seuls les nouveaux gens de mer ayant des responsabilités de sûreté seraient tenus de suivre la formation. TC suppose que la plupart des gens de mer pourraient recevoir la formation à une installation de formation locale, bien que certains devront se déplacer (hypothèses 11 et 12).

Dans le même ordre d'idées, on suppose qu'en 2013, les gens de mer n'ayant pas actuellement de responsabilités en matière de sûreté (sans droits acquis — hypothèse 8) assisteraient aux séances de sensibilisation, de sorte qu'en 2014 et chaque année suivante, seuls les nouveaux gens de mer n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté seraient tenus d'assister aux séances de sensibilisation. Certains coûts de déplacement pourraient être engagés (hypothèses 11 et 12).

Transports Canada suppose que les gens de mer nouvellement embauchés et en poste ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté assisteraient aux séances d'orientation en 2013 et au cours des années subséquentes.

Table 2: Security training, awareness and orientation input assumptions

	Variable	Value	Source
1	Total seafarers in 2011	13 570	Section 3.2
2	Annual growth rate of seafarer population	0.68%	Section 3.2
3	Share of seafarers with security responsibilities	33.3%	TC subject-matter experts
4	Share of seafarers without security responsibilities	66.7%	TC subject-matter experts

Tableau 2 : Hypothèses concernant la formation, la sensibilisation et l'orientation en matière de sûreté

	Variable	Valeur	Source
1	Nombre total de gens de mer en 2011	13 570	Article 3.2
2	Taux de croissance annuel des gens de mer	0,68 %	Article 3.2
3	Part des gens de mer ayant des responsabilités en matière de sûreté	33,3 %	Experts en la matière de TC
4	Part des gens de mer n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté	66,7 %	Experts en la matière de TC

³ Grandfathered means seafarers with service prior to 2012.

³ La clause des droits acquis s'applique aux gens de mer ayant commencé à travailler avant 2012.

Table 2: Security training, awareness and orientation input assumptions — *Continued*

	Variable	Value	Source
5	Annual turnover, all seafarers	12.24%	Section 3.2
6	Average hourly wage per seafarer	\$25.63 to \$54.63	Section 3.2
7	2011 seafarers with security responsibilities grandfathered	50% to 75%	TC subject-matter experts
8	2011 seafarers without security responsibilities grandfathered	50% to 75%	TC subject-matter experts
9	Seafarers with security responsibilities — cost per training session	\$400 to \$600	TC subject-matter experts
10	Seafarers without security responsibilities — cost per awareness session	\$250 to \$400	TC subject-matter experts
11	Share of seafarers required to travel for training	30% to 50%	TC subject-matter experts
12	Average cost of travel	\$100 to \$200	Estimate of one-day hospitality
13	Duration of training session	7.5 hours	TC subject-matter experts
14	Duration of awareness session	4.5 hours	TC subject-matter experts
15	Duration of orientation session	0.5 to 1 hour	TC subject-matter experts

Using these assumptions, TC estimates that the present value of costs to seafarers and their employers of the training, awareness and orientation provisions of the proposed amendments would be \$17.5 million over 25 years.⁴ As illustrated in Table 2, TC subject-matter experts identified uncertainty and/or variability with respect to estimates of a number of key input variables (e.g. seafarer wage rate, grandfathering rate). Taking this uncertainty and/or variability into account, TC estimates that there is a 90% likelihood that the total cost would be between \$15.9 million and \$19.2 million.

It is important to note that these costs include both “out-of-pocket” costs (e.g. training course fees and travel costs) and opportunity costs (e.g. the value of seafarer time). “Out-of-pocket” costs are estimated to be \$11.2 million over 25 years, with opportunity costs estimated to be \$6.3 million. To the extent that seafarers can receive training, awareness and/or orientation sessions without working overtime (e.g. during “down time”), the impact of these opportunity costs may be reduced. Security training costs estimated on a “per seafarer” basis are provided in Table 3.

Tableau 2 : Hypothèses concernant la formation, la sensibilisation et l'orientation en matière de sûreté (suite)

	Variable	Valeur	Source
5	Roulement annuel, tous les gens de mer	12,24 %	Article 3.2
6	Salaire horaire moyen par navigant	De 25,63 à 54,63 \$	Article 3.2
7	2011 : gens de mer ayant des responsabilités en matière de sûreté faisant l'objet d'un droit acquis	De 50 à 75 %	Experts en la matière de TC
8	2011 : gens de mer n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté faisant l'objet d'un droit acquis	De 50 à 75 %	Experts en la matière de TC
9	Gens de mer ayant des responsabilités en matière de sûreté — coût par séance de formation	De 400 à 600 \$	Experts en la matière de TC
10	Gens de mer n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté — coût par séance de sensibilisation	De 250 à 400 \$	Experts en la matière de TC
11	Part des gens de mer qui doivent se déplacer pour suivre la formation	De 30 à 50 %	Experts en la matière de TC
12	Coût moyen du déplacement	De 100 à 200 \$	Estimation des frais d'hébergement d'un jour
13	Durée de la séance de formation	7,5 heures	Experts en la matière de TC
14	Durée de la séance de sensibilisation	4,5 heures	Experts en la matière de TC
15	Durée de la séance d'orientation	De 0,5 à 1 heure	Experts en la matière de TC

En s'appuyant sur ces hypothèses, TC estime que la valeur actualisée des coûts pour les gens de mer et leurs employeurs des dispositions liées à la formation, à la sensibilisation et à l'orientation des modifications proposées s'établirait à 17,5 millions de dollars sur 25 ans⁴. Comme le montre le tableau 2, les experts en la matière de TC ont relevé de l'incertitude ou de la variabilité en ce qui a trait aux estimations d'un certain nombre de variables clés (par exemple taux salarial des gens de mer, taux des droits acquis). En prenant cette incertitude ou cette variabilité en compte, TC estime qu'il est probable à 90 % que le coût total serait de 15,9 à 19,2 millions de dollars.

Il est important de noter que ces coûts comprennent les coûts décaissés (par exemple frais du cours de formation et frais de déplacement) et les coûts de renonciation (par exemple la valeur du temps des gens de mer). Les coûts décaissés sont estimés à 11,2 millions de dollars sur 25 ans, alors que les coûts de renonciation sont estimés, quant à eux, à 6,3 millions de dollars. Dans la mesure où les gens de mer peuvent suivre les séances de formation, de sensibilisation ou d'orientation sans effectuer d'heures supplémentaires (par exemple pendant les « heures creuses »), il est possible de réduire l'incidence de ces coûts de renonciation. Les coûts de formation en matière de sûreté estimés pour chaque navigant sont fournis au tableau 3.

⁴ Discount rate of 8%.⁴ Taux d'actualisation de 8 %.

Table 3: Training, awareness and orientation costs per seafarer

	Training	Awareness	Orientation	Total
Seafarers with security responsibilities				
Requiring training	\$801 ⁵	0	\$30	\$831
Not requiring training (grandfathered)	0	0	\$30	\$30
Seafarers without security responsibilities				
Requiring training	\$0	\$506 ⁶	\$30	\$536
Not requiring training (grandfathered)	0	0	\$30	\$30
Travel and hospitality (if needed)	\$150	\$150	\$0	

The proposed amendments would provide an opportunity for seafarers in service prior to January 1, 2012, to receive their certificates of proficiency without taking the aforementioned training if they can demonstrate to their ship's master knowledge and competence in performing their duties. To do so, the master would be required to download, print and sign a form confirming that these conditions have been met (taking 10 to 30 minutes per seafarer). Overall, TC estimates that this would result in administrative costs of \$0.1 million, incurred in 2013, with an annualized cost over the period of analysis of less than \$10,000. Additional administrative costs, e.g. for pre-arrival information reporting, would be negligible.

Costs of other proposed regulatory provisions are expected to be negligible, as they are designed to

- (a) Align the Regulations with international requirements that have already been implemented by existing facilities or vessels, with no incremental cost expected for these stakeholders:
 - a. Vessel marking; and
 - b. Seafarer shore leave.
- (b) Clarify the Regulations without imposing any additional burden on regulatees:
 - a. Interface with non-regulated Canadian ports and facilities;
 - b. Contravention of provisions designated as violations; and
 - c. Improvement to overall regulatory structure and clarity.
- (c) Provide additional flexibility to regulatees with benefits that are expected to exceed any associated cost:
 - a. Alternative security arrangements;
 - b. Interim ship security certificate validity period;
 - c. Marine facility and port interim statements of compliance.
- (d) Promote greater Canada–United States regulatory alignment, with benefits that are expected to exceed any associated cost:
 - a. Certain dangerous cargoes; and
 - b. Alternative security arrangements.

⁵ Expected total of \$801 = \$500 (cost of session) + \$301 (value of seafarer time).

⁶ Expected total of \$506 = \$325 (cost of session) + \$181 (value of seafarer time).

Tableau 3 : Coûts de formation, de sensibilisation et d'orientation par navigant

	Formation	Sensibilisation	Orientation	Total
Gens de mer ayant des responsabilités en matière de sûreté				
qui doivent suivre une formation	801 \$ ⁵	0	30 \$	831 \$
qui ne doivent pas suivre une formation (faisant l'objet d'un droit acquis)	0	0	30 \$	30 \$
Gens de mer n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté				
qui doivent suivre une formation	0 \$	506 \$ ⁶	30 \$	536 \$
qui ne doivent pas suivre une formation (faisant l'objet d'un droit acquis)	0	0	30 \$	30 \$
Déplacement et hébergement (s'il y a lieu)	150 \$	150 \$	0 \$	

Les modifications proposées donneraient aux gens de mer en service avant le 1^{er} janvier 2012 une occasion de recevoir leurs certificats d'aptitude sans suivre la formation précitée, s'ils peuvent prouver au capitaine de leur navire qu'ils possèdent les connaissances et la compétence nécessaires pour exécuter leurs fonctions. Pour ce faire, le capitaine devrait télécharger, imprimer et signer un formulaire confirmant que ces conditions ont été respectées (ce qui prend de 10 à 30 minutes par navigant). Dans l'ensemble, TC estime que cette méthode se traduirait par des frais d'administration de 0,1 million de dollars, engagés en 2013, et par un coût annualisé au cours de la période d'analyse de moins de 10 000 \$. Les frais d'administration additionnels, par exemple renseignements exigés au préalable, seraient négligeables.

Les coûts des autres dispositions réglementaires proposées devraient être négligeables, puisqu'elles visent à :

- a) aligner le Règlement sur les exigences internationales qui ont déjà été mises en œuvre par les installations ou les bâtiments existants; aucun coût supplémentaire n'est prévu pour ces intervenants :
 - a. marquage des bâtiments;
 - b. congés à terre des gens de mer.
- b) clarifier le Règlement sans imposer un fardeau supplémentaire pour les entités réglementées :
 - a. interface avec des ports et des installations canadiens non réglementés;
 - b. dispositions dont la contravention est qualifiée de violation;
 - c. amélioration de la structure et de la clarté globales du Règlement.
- c) donner aux entités réglementaires une marge de manœuvre additionnelle et des avantages qui devraient dépasser tous les coûts connexes :
 - a. autres arrangements en matière de sûreté;
 - b. période de validité du certificat de sûreté du navire provisoire;

⁵ Total prévu de 801 \$ = 500 \$ (coût d'une séance) + 301 \$ (valeur du temps des gens de mer).

⁶ Total prévu de 506 \$ = 325 \$ (coût d'une séance) + 181 \$ (valeur du temps des gens de mer).

- (e) Strengthen regulatory oversight without imposing any additional burden on compliant regulatees:
 - a. Suspension and cancellation of marine security documents;
 - b. Review and appeal process for suspension and cancellation of marine security documents;
 - c. Pre-arrival information reporting; and
 - d. Documentation: Certificates of proficiency to be carried on board.
- (f) Bring the Regulations in line with existing security practices at ports, facilities and on vessels, with negligible incremental costs:
 - a. Access control provisions;
 - b. Restricted area identification (vessels);
 - c. Security procedures for occasional-use marine facilities;
 - d. Port security committee meetings; and
 - e. Restricted area signage (marine facilities, OUMFs and ports).

- c. déclarations de conformité provisoires à l'égard d'une installation maritime et d'un port.
- d) promouvoir une harmonisation réglementaire accrue entre le Canada et les États-Unis; les avantages qui devraient en découler dépasseront tous les coûts connexes :
 - a. certaines cargaisons dangereuses;
 - b. autres arrangements en matière de sûreté.
- e) renforcer la surveillance réglementaire sans imposer un fardeau additionnel pour les entités réglementaires qui sont conformes :
 - a. suspension et annulation des documents de sûreté maritime;
 - b. examen et procédure d'appel relativement à la suspension et à l'annulation des documents de sûreté maritime;
 - c. renseignements exigés au préalable;
 - d. documents : certificats d'aptitude devant être à bord.
- f) rendre le Règlement conforme aux pratiques de sûreté actuellement en place aux ports, aux installations et à bord des bâtiments, avec des coûts supplémentaires négligeables :
 - a. dispositions sur le contrôle de l'accès;
 - b. identification des zones réglementées (bâtiments);
 - c. procédures de sûreté pour les installations maritimes à usage occasionnel;
 - d. réunions du comité de sûreté du port;
 - e. panneaux indiquant les zones réglementées (installations maritimes, IMUO et ports).

Costs to Government

The proposed amendments would not result in significant incremental costs to TC, other government departments or agencies.

Costs to Canadians

The proposed amendments would not have a significant impact on prices, nor any other significant impact on Canadians.

Coûts pour le gouvernement

Les modifications proposées n'entraîneraient pas de coûts supplémentaires importants pour TC, les autres ministères ou organismes du gouvernement.

Coûts pour les Canadiens

Les modifications proposées n'entraîneraient pas une incidence importante sur les prix, pas plus qu'elles n'entraîneraient d'incidences importantes pour les Canadiens.

Cost-benefit statement

Costs, Benefits and Distribution		2013	2014	2037	Total (Present Value)	Annualized
A. Quantified impacts (in dollars)						
Benefits	Canadians	The benefits of the proposed amendments are expected to significantly exceed the break-even level of \$17.6 million. Estimates from the literature indicate that, if the proposed amendments prevent just one significant act of unlawful interference at a Canadian port, they could result in benefits between \$20 million and \$57 billion.				
Costs	Vessel operators (seafarer training, awareness and orientation costs)	\$5,107,762	\$1,242,540	\$1,453,396	\$17,534,493	\$1,642,610
	Administrative cost: certificates for grandfathered seafarers	\$106,199	\$0	\$0	\$98,332	\$9,212
	Total costs	\$5,213,961	\$1,242,540	\$1,453,396	\$17,632,825	\$1,651,821
Net benefits					Greater than \$0	
B. Qualitative impacts						
Benefits	<ul style="list-style-type: none"> • Improved marine security • Enhanced efficiency and flexibility • Improved international and Canada–United States regulatory harmonization (including meeting international obligations) • Improved regulatory clarity and consistency 					
Costs	The proposed amendments are not expected to result in significant costs to stakeholders beyond the training costs quantified and monetized above.					

Énoncé des coûts et avantages

Coûts, avantages et distribution		2013	2014	2037	Total (valeur actualisée)	Sur une base annuelle
A. Incidences quantifiées (en dollars)						
Avantages	Canadiens	Les avantages des modifications proposées devraient dépasser largement le seuil de rentabilité de 17,6 millions de dollars. Les estimations tirées de l'analyse documentaire indiquent que, si les modifications proposées préviennent une seule atteinte illicite importante à un port canadien, elles pourraient se traduire par des avantages de 20 millions à 57 milliards de dollars.				
Coûts	Exploitants de bâtiment (coûts liés à la formation, à la sensibilisation et à l'orientation des gens de mer)	5 107 762 \$	1 242 540 \$	1 453 396 \$	17 534 493 \$	1 642 610 \$
	Frais d'administration : certificats pour les gens de mer faisant l'objet de droits acquis	106 199 \$	0 \$	0 \$	98 332 \$	9 212 \$
	Coûts totaux	5 213 961 \$	1 242 540 \$	1 453 396 \$	17 632 825 \$	1 651 821 \$
Avantages nets					Supérieur à 0 \$	
B. Incidences qualitatives						
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la sûreté maritime • Augmentation de l'efficacité et de la flexibilité • Amélioration de l'harmonisation réglementaire internationale et de celle entre le Canada et les États-Unis (y compris le respect des obligations internationales) • Clarté et uniformité accrues de la réglementation 					
Coûts	Les modifications proposées ne devraient pas entraîner de coûts considérables pour les intervenants au-delà des coûts de formation quantifiés et monétarisés ci-dessus.					

8. "One-for-One" Rule

Transport Canada has considered the potential impacts of all provisions of the proposed amendments on administrative burden, and has monetized that burden for the purposes of the Government of Canada's "One-for-One" Rule.

In order to provide the flexibility of grandfathering existing seafarers and the associated cost savings, and enable the enforcement of training provisions of the Regulations, the proposed amendments would require vessel masters to download and complete certification forms for grandfathered seafarers. TC estimates that 6 398 certification forms would be completed in 2013, an exercise which would require 20 minutes of vessel master time per form, with an average hourly loaded wage of \$49.80.

Other provisions — pre-arrival information reporting and submission of security procedures by OUMFs — are expected to have a negligible impact on administrative burden. As indicated in the table, TC estimates that the proposed amendments would introduce \$9,244 in annualized administrative burden.

Administrative Burden	Description	Total Administrative Cost (Present Value)	Annualized Cost
Certificates for grandfathered seafarers	Vessel master time to download and complete a form for certification of grandfathered seafarers.	\$98,332	\$9,212
Pre-arrival information reporting	Vessel master time to submit three additional information items, 20 seconds per submission.	\$347	\$32
Submission of security procedures by OUMFs	OUMFs already submit procedures to TC for review.	\$0	\$0
Total		\$98,679	\$9,244

8. Règle du « un pour un »

Transports Canada a examiné les incidences éventuelles de toutes les dispositions des modifications proposées sur le fardeau administratif, et il a monétarisé ce fardeau pour les besoins de la règle du « un pour un » du gouvernement du Canada.

Pour donner la marge de manœuvre nécessaire aux gens de mer faisant actuellement l'objet de droits acquis et fournir les économies de coût connexes, de même que pour permettre l'application des dispositions relatives à la formation prévues au Règlement, les modifications proposées exigeraient des capitaines des bâtiments de télécharger et de remplir les formulaires de certification pour les gens de mer faisant l'objet de droits acquis. TC estime que 6 398 formulaires de certification seraient remplis en 2013, un exercice qui prendrait 20 minutes par formulaire pour le capitaine, dont le salaire moyen horaire est de 49,80 \$.

Les autres dispositions, c'est-à-dire les renseignements exigés au préalable et la présentation des procédures de sûreté par les IMUO, devraient avoir une incidence négligeable sur le fardeau administratif. Comme l'indique le tableau, TC estime que les modifications proposées représenteraient un fardeau administratif annualisé de 9 244 \$.

Fardeau administratif	Description	Frais d'administration totaux (valeur actualisée)	Coût annualisé
Certificats pour les gens de mer faisant l'objet de droits acquis	Le temps que consacre le capitaine du bâtiment à télécharger et à remplir le formulaire pour la certification des gens de mer faisant l'objet de droits acquis.	98 332 \$	9 212 \$
Renseignements exigés au préalable	Le temps que consacre le capitaine d'un bâtiment à présenter trois éléments d'information additionnels, 20 secondes par présentation.	347 \$	32 \$
Présentation des procédures de sûreté par les IMUO	Les IMUO présentent déjà les procédures à TC à des fins d'examen.	0 \$	0 \$
Total		98 679 \$	9 244 \$

9. Consultation

Consultations with industry stakeholders, other government departments, and departmental colleagues have taken place across the country since 2009, which produced an extensive volume of proposed amendments. In late 2010, after reviewing this vast amount of input, TC decided to proceed with the proposed amendments in phases to allow for a more manageable approach within a reasonable time frame. This regulatory package constitutes Phase 1, which focuses on priorities, such as IMO requirements, harmonizing, where possible, with the U.S. regulatory regime and addressing interpretation issues and regulatory gaps that do not require substantial policy or program development. Those recommended amendments that demand further in-depth policy and program development will be considered for further regulatory work.

Key participants in the consultation process included vessel operators, marine facility operators, port administrators, industry associations and labour groups. Stakeholder groups have been consulted throughout the development of the proposed amendments to the Regulations through various mechanisms, including face-to-face meetings, teleconferences, direct mail consultations and industry surveys to gauge costs associated with the proposed amendments and levels of conformity of security practices already being done by industry. As an official forum, TC has informed, engaged and consulted key participants at the biannual national Canadian Marine Advisory Council (CMAC) meetings, with the November 2011 meeting being the final consultation session on the proposed amendments to the Regulations. A regulatory update on key amendments was further provided at the spring 2012 CMAC meeting.

During consultations on the proposed amendments to the Regulations, Canadian industry made it clear that any change that would lower costs, minimize administrative burden and improve its ability to conduct business would be welcome. TC recognizes the challenges and limitations that the Regulations can impose on industry, and ensured that industry were fully engaged in the proposed amendments to the Regulations. As a result, stakeholder feedback and recommendations contributed to many new and amended provisions, such as introducing the flexibility to enter into ASAs with other contracting states, harmonizing the list of CDCs with the United States, clarifying through the Regulations that Canadian-flagged vessels may interface with non-regulated ports and facilities while on a domestic voyage and allowing for an interim statement of compliance for a ship or marine facility security certificate pending a TC inspection.

Transport Canada consulted with industry stakeholders regarding the additional administrative costs associated with the vessel masters completing certification forms for grandfathered seafarers. Stakeholders acknowledged the additional administrative cost as the cost of doing business and to remain competitive internationally. Without this flexibility, the alternative would require all seafarers regardless of sea service time to take the in-class training, which would result in higher training costs for vessel operators.

9. Consultation

Des consultations auprès d'intervenants de l'industrie, d'autres ministères et de collègues ministériels se tiennent partout au pays depuis 2009, ce qui a donné un nombre impressionnant de modifications proposées. À la fin de 2010, après avoir examiné ce nombre important de données, TC a décidé de procéder aux modifications proposées par phase afin de pouvoir adopter une approche plus gérable dans un délai raisonnable. Cet ensemble réglementaire représente la phase 1, qui met l'accent sur les priorités, comme les exigences de l'OMI, l'harmonisation, dans la mesure du possible, avec les régimes réglementaires des États-Unis et la correction des problèmes d'interprétation et des lacunes réglementaires qui ne nécessitent pas une élaboration approfondie de politiques ou de programmes. Les modifications recommandées qui nécessitent des activités approfondies d'élaboration de politiques et de programmes seront considérées dans le cadre d'autres travaux de réglementation.

Les exploitants de bâtiment, les exploitants d'installation maritime, les organismes portuaires, les associations de l'industrie et les groupes syndicaux sont quelques-uns des participants clés au processus de consultation. Des groupes d'intervenants ont été consultés tout au long de l'élaboration des modifications proposées au Règlement grâce à divers mécanismes, notamment les rencontres en personne, les téléconférences, les consultations par courrier direct et les sondages auprès de l'industrie pour évaluer les coûts associés aux modifications proposées et le niveau de conformité des pratiques de sûreté déjà adoptées par l'industrie. En tant que tribune officielle, TC a informé, mobilisé et consulté les principaux intervenants aux réunions semestrielles du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) à l'échelle nationale. La réunion de novembre 2011 constituait la séance de consultation finale sur les modifications proposées au Règlement. Une mise à jour réglementaire des principales modifications a par la suite été fournie lors de la réunion du CCMC tenue au printemps 2012.

Pendant les consultations sur les modifications proposées au Règlement, l'industrie canadienne a clairement indiqué que tout changement qui permettrait de réduire les coûts, de minimiser le fardeau administratif et d'améliorer la capacité à mener les affaires serait le bienvenu. TC reconnaît les difficultés et les limites que le Règlement peut imposer à l'industrie, et il s'est assuré qu'elle participait pleinement aux modifications proposées au Règlement. Par conséquent, la rétroaction et les recommandations des intervenants ont contribué à un bon nombre des dispositions nouvelles et modifiées, comme la flexibilité de conclure des arrangements d'AAS avec les autres États contractants, l'harmonisation de la liste de CCD avec celle des États-Unis, la précision tout au long du Règlement que les bâtiments battant pavillon canadien pouvaient avoir une interface avec des ports et des installations non réglementés lorsqu'ils effectuent un voyage intérieur et l'autorisation de détenir une déclaration de conformité provisoire pour un certificat de sûreté d'un navire ou d'une installation maritime en attendant l'inspection de TC.

Transports Canada a consulté des intervenants de l'industrie relativement aux frais d'administration additionnels associés au fait que les capitaines de bâtiment doivent remplir les formulaires de certification pour les gens de mer faisant l'objet de droits acquis. Les intervenants ont reconnu l'ajout des frais d'administration comme le coût à payer pour faire des affaires et pour demeurer concurrentiels à l'échelle internationale. Sans cette marge de manœuvre, la solution de rechange consisterait à exiger que tous les gens de mer, peu importe le temps de service en mer, suivent la formation en classe, ce qui pourrait entraîner une augmentation des coûts de formation pour les exploitants de bâtiment.

Stakeholders further requested that TC develop guidance material to assist the marine industry in understanding its regulatory responsibilities on some of the proposed amendments to the Regulations, in particular, the new IMO training requirements and the amendment to clarify that Canadian-flagged vessels may interface with non-regulated ports and facilities while on a domestic voyage or the domestic portion of an international voyage.

10. Regulatory cooperation

In February 2011, Canada and the United States announced the creation of a joint regulatory cooperation council (RCC) to better align our regulatory approaches. The main goal of the RCC is to make it easier for Canadian and American firms to do business on both sides of the border without compromising safety or security.

The RCC established a Canada-United States joint working group that serves as the principal binational forum for Canadian and American discussion and cooperation. The working group addressed issues related to the safety and security of vessels in order to eliminate the duplication of regulatory program efforts and impediments to trade, where appropriate. The proposed amendments to the Regulations include two regulatory cooperation activities:

- aligning the Canadian list of certain dangerous cargos (CDC) with that of the United States; and
- adding the flexibility in the Regulations to enter into alternative security arrangements (ASA) with the United States and other countries.

11. Rationale

The proposed amendments to the Regulation have been undertaken after consultations with stakeholders to further align the regulatory framework with the ever-changing security environment that the marine community faces domestically and internationally. As security threats and security innovations are constantly evolving, it is important that the marine security regulatory environment be nimble to encourage continuous improvement and to counter those threats. Therefore, the proposed amendments are addressing many regulatory gaps and are aligning with security practices that have been implemented by the majority of the marine security community. Given that baseline conformity is already high, the incremental impact on marine security is considered to be negligible.

Rationale for adopting new IMO requirements

Canada, as a member state of the IMO, is expected to conform to the new international standards. Taking this action further harmonizes Canada's international obligations and competitiveness, and ensures that Canada does not lose credibility internationally. Furthermore, conformity would result in a seafarer community that is more alert to security risks, and better prepared in the event of a security incident. The costs to seafarers and/or vessel operators would be \$17.5 million over 25 years, with the vessel operators experiencing the majority of the cost for enhancing seafarer security training requirements. The vessel community accepts the changes as part of doing business with Canada's international partners.

Les intervenants ont aussi demandé que TC élabore des documents d'orientation pour aider l'industrie maritime à comprendre ses responsabilités réglementaires liées à certaines des modifications proposées au Règlement, notamment les nouvelles exigences de formation de l'OMI et la modification visant à préciser que les bâtiments battant pavillon canadien peuvent avoir une interface avec des ports et des installations non réglementés lorsqu'ils effectuent un voyage intérieur ou la partie intérieure d'un voyage international.

10. Coopération en matière de réglementation

En février 2011, le Canada et les États-Unis ont annoncé la création d'un conseil de coopération mixte en matière de réglementation (CCR) pour mieux harmoniser nos approches réglementaires. Le CCR a pour objectif principal de faciliter les échanges commerciaux de part et d'autre de la frontière pour les entreprises canadiennes et américaines, et ce, sans compromettre la sécurité ou la sûreté.

Le CCR a établi un groupe de travail mixte canado-américain qui agit à titre de principale tribune binationale pour la discussion et la coopération entre le Canada et les États-Unis. Le groupe de travail aborde des questions liées à la sécurité et à la sûreté des bâtiments afin d'éliminer le chevauchement des efforts du programme de réglementation et les obstacles au commerce, le cas échéant. Les modifications proposées au Règlement comprennent deux activités de coopération en matière de réglementation :

- aligner la liste canadienne de certaines cargaisons dangereuses (CCD) sur celle des États-Unis;
- ajouter au Règlement la flexibilité pour conclure d'autres arrangements en matière de sûreté (AAS) avec les États-Unis et d'autres pays.

11. Justification

Les modifications proposées au Règlement ont été entreprises après les consultations auprès des intervenants pour aligner davantage le cadre de réglementation sur l'environnement de sûreté en constante évolution auquel fait face la communauté maritime à l'échelle nationale et internationale. Puisque les menaces et les innovations liées à la sûreté évoluent constamment, il est important que l'environnement réglementaire en matière de sûreté maritime fasse preuve de souplesse pour encourager l'amélioration continue et contrer ces menaces. Par conséquent, les modifications proposées abordent un bon nombre des lacunes réglementaires et s'alignent sur les pratiques de sûreté qui ont été mises en œuvre par la plupart des intervenants du secteur de la sûreté maritime. Étant donné que la conformité de base est déjà élevée, l'incidence additionnelle sur la sûreté maritime est jugée comme étant négligeable.

Justification pour adopter les nouvelles exigences de l'OMI

Le Canada, à titre d'État membre de l'OMI, devrait se conformer aux nouvelles normes internationales. En agissant de la sorte, le Canada assure une harmonisation accrue avec ses obligations internationales et sa compétitivité et veille à ne pas perdre de crédibilité à l'échelle internationale. De plus, la conformité se traduirait par une communauté de gens de mer qui est plus alerte aux risques de sûreté et mieux préparée en cas d'incident de sûreté. Les coûts pour les gens de mer ou les exploitants de bâtiment totaliseraient 17,5 millions de dollars sur 25 ans, et les exploitants de bâtiment assumeront la plupart des coûts liés au renforcement des exigences de formation sur la sûreté pour les gens de mer. La communauté des bâtiments accepte les changements comme faisant partie des coûts à payer pour faire des affaires avec les partenaires internationaux du Canada.

Rationale for further harmonizing the Canadian marine security regulatory regime with that of the United States

With the creation of the regulatory cooperation council (RCC), Canada and the United States have taken the next step in working together to better align their marine security regulatory approaches. The two proposed amendments with respect to adding the flexibility to enter into ASAs with other IMO member states and aligning the list of Canadian CDCs with the U.S. CDC list was inspired by this Canada-United States joint initiative. Taking this regulatory action will result in increased efficiencies, eliminate the duplication of regulatory program efforts and eliminate impediments to trade without compromising marine security across the U.S. and Canadian marine border. The proposed amendments may benefit the competitiveness of some Canadian firms, in particular tugs and barges operating on Canada's West Coast, which are impacted by the misalignment of the CDC lists. Impacts on domestic and international trade are expected to be low but positive.

Rationale for allowing Canadian-flagged vessels to interface with non-regulated marine facilities

The proposed amendment to clarify that Canadian-flagged vessels may interface with non-regulated marine facilities is a direct result of stakeholder input and the Government's Red Tape Reduction Commission initiative. Moreover, the proposed amendment clarifies Canada's marine security regime, which is centred on securing vessels, ports and marine facilities involved in international voyages. It is expected that the proposed amendment will have no negative impact on the security of Canadians as it would be aligned with Canada's risk-based approach to securing its marine transportation system.

Taking this action is expected to result in an increase in the number of such interfaces, improving efficiency, reducing regulatory burden by giving vessel operators the flexibility to choose to interface with either a regulated or non-regulated marine facility based on their business needs, and providing potential cost savings for vessel operators.

Overall, the proposed amendments would result in a range of benefits to stakeholders, including improved clarity and consistency, international harmonization, and enhanced efficiency and flexibility, which support a well-functioning marine security system. TC expects that the value of these benefits would significantly exceed the costs (\$17.5 million) over 25 years, and that the annualized costs (\$1.7 million) would not impose a significant burden on an industry with an average annual GDP from 2002 to 2011 of \$1.1 billion.⁷ If the proposed amendments prevent just one significant act of unlawful interference at a large Canadian port, they could result in benefits ranging between \$20 million and \$57 billion.

The proposed amendments support the Government's overall strategy to promote a safe, secure and efficient transportation system that contributes to Canada's economic development and

Justification pour harmoniser davantage le régime de réglementation du Canada en matière de sûreté maritime avec celui des États-Unis

Grâce à la création du conseil de coopération en matière de réglementation (CCR), le Canada et les États-Unis ont franchi une autre étape dans le processus de collaboration pour mieux aligner leurs approches réglementaires en matière de sûreté maritime. Les deux modifications proposées relatives à l'ajout de la flexibilité de conclure des AAS avec d'autres États membres de l'OMI et à l'harmonisation de la liste canadienne des CCD avec celle des États-Unis ont été inspirées par cette initiative conjointe entre le Canada et les États-Unis. Cette mesure réglementaire assurera que les gains d'efficacité seront accrus et que le chevauchement des efforts du programme de réglementation et les obstacles au commerce seront éliminés, et ce, sans compromettre la sûreté maritime à la frontière maritime canado-américaine. Les modifications proposées pourraient favoriser la compétitivité de certaines entreprises canadiennes, notamment les remorqueurs et les chalands qui naviguent sur la côte Ouest du Canada, lesquelles sont touchées par le problème de décalage entre les listes de CCD. Les incidences sur le commerce national et international devraient être faibles, mais positives.

Justification pour permettre aux bâtiments battant pavillon canadien d'avoir une interface avec des installations maritimes non réglementées

La modification proposée visant à préciser que les bâtiments battant pavillon canadien peuvent avoir une interface avec des installations maritimes non réglementées est un résultat direct de la contribution des intervenants et de l'initiative de la Commission sur la réduction de la paperasse du gouvernement. De plus, la modification proposée clarifie le régime de sûreté maritime du Canada, qui se concentre sur la sûreté des bâtiments, des ports et des installations maritimes qui jouent un rôle dans le contexte des voyages internationaux. On prévoit que la modification proposée n'aura aucune incidence négative sur la sûreté des Canadiens puisqu'elle serait alignée sur l'approche fondée sur les risques du Canada visant à assurer la sûreté de son réseau de transport maritime.

Grâce à cette mesure, le nombre de ces interfaces devrait augmenter, ce qui améliorerait l'efficacité, réduirait le fardeau réglementaire en donnant aux exploitants de bâtiment la possibilité de choisir d'avoir une interface avec une installation maritime réglementée ou non réglementée, selon leurs besoins opérationnels, et permettrait aux exploitants de bâtiment de réaliser des économies de coût potentielles.

Dans l'ensemble, les modifications proposées rapporteraient divers avantages pour les intervenants, notamment une clarté et une uniformité accrues, l'harmonisation internationale et une efficacité et une marge de manœuvre accrues qui appuient un réseau de sûreté maritime qui fonctionne bien. TC prévoit que la valeur de ces avantages dépasserait largement les coûts (17,5 millions de dollars) sur 25 ans, et que les coûts annualisés (1,7 million de dollars) n'imposeraient pas un important fardeau à l'industrie, qui a généré un PIB annuel moyen de 2002 à 2011 de 1,1 milliard de dollars⁷. Si les modifications proposées prévenaient une seule atteinte illicite importante dans un grand port canadien, elles pourraient rapporter des avantages de 20 millions à 57 milliards de dollars.

Les modifications proposées soutiennent la stratégie globale du gouvernement visant à promouvoir un réseau de transport sécuritaire, sûr et efficace qui contribue au développement économique

⁷ Statistics Canada, Table 379-0027 — Gross Domestic Product (GDP) at basic prices, Water Transportation, retrieved March 7, 2012.

⁷ Statistique Canada, Tableau 379-0027 — Produit intérieur brut aux prix de base, transport par eau, consulté le 7 mars 2012.

security objectives. Excluding the costs associated with the seafarer security training requirements, the provisions are not expected to result in significant incremental costs.

12. Implementation and enforcement

Transport Canada provides rigorous oversight and enforcement of the *Marine Transportation Security Act* and its related legislative instruments through a national network of marine security inspectors.

During implementation, Transport Canada will use a graduated compliance and enforcement approach with respect to the proposed amendments to the Regulations. TC is planning to issue guidance material and operational bulletins to industry stakeholders to ensure a well-coordinated and efficient implementation of, in particular, the new IMO training requirements for seafarers and the amendment regarding Canadian-flagged vessels interfacing with a non-regulated marine facility when operating on the domestic portion of an international voyage. Furthermore, TC regional inspectors have been involved in developing the amendments to the Regulations and will receive training to update their TC marine security inspector credentials with respect to the proposed amendments to the Regulations.

New IMO requirements

On August 26, 2011, the IMO confirmed with all member states that the new STCW amendments to the STCW Code regarding the training and certification standards for vessel personnel with or without security responsibilities would come into force on January 1, 2012.

Given the short implementation time frames associated with the new IMO requirements, TC issued a Marine Security Operations Bulletin (MSOB) to advise industry to comply with the newly proposed STCW requirements by January 1, 2012. In addition, the MSOB provides industry with implementation procedures regarding the new IMO requirements, including the transitional provisions under which vessel personnel who had sea services before January 1, 2012, have until January 1, 2014, to obtain their certificate of proficiency.

Enforcement and compliance

Transport Canada's goal is to create a fair and equitable compliance and enforcement environment that allows industry to take corrective actions first. Resorting to alternative enforcement actions in the absence of any such actions is not the preferred solution, but will be used, if necessary. TC also conducts education and awareness activities with stakeholders in order to encourage comprehension of the Regulations and ensure individual responsibilities are understood, thereby promoting voluntary compliance.

The enforcement of these amendments will be done through the compliance and enforcement regime set out in the *Marine Transportation Security Act* (MTSA) and Regulations. Sanctions for non-compliance will be administered under section 32 of the MTSA and Part 6 of the Regulations. When compliance is not achieved on a voluntary basis or where there are flagrant violations, enforcement action may be taken in the form of administrative monetary penalties (AMPs) or the suspension or the cancellation of a marine security document.

et aux objectifs de sûreté du Canada. À l'exception des coûts associés aux exigences de formation sur la sûreté des gens de mer, les dispositions ne devraient pas entraîner d'importants coûts supplémentaires.

12. Mise en œuvre et application

Transport Canada exerce une surveillance et une application rigoureuses de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et des instruments législatifs afférents grâce à un réseau national d'inspecteurs de la sûreté maritime.

Pendant la mise en œuvre, Transports Canada utilisera une approche de conformité et d'application graduelle relativement aux modifications proposées au Règlement. TC prévoit publier des documents d'orientation et des bulletins opérationnels aux intervenants de l'industrie pour assurer une mise en œuvre bien coordonnée et efficace, notamment pour ce qui est des nouvelles exigences de formation de l'OMI pour les gens de mer et de la modification concernant les bâtiments battant pavillon canadien qui ont une interface avec une installation maritime non réglementée lorsqu'ils effectuent la partie intérieure d'un voyage international. De plus, les inspecteurs régionaux de TC ont participé à l'élaboration des modifications au Règlement et recevront une formation pour mettre à niveau leurs titres de compétences d'inspecteur de la sûreté maritime de TC relativement aux modifications proposées au Règlement.

Nouvelles exigences de l'OMI

Le 26 août 2011, l'OMI a confirmé à tous les États membres que les nouveaux amendements au Code STCW relativement aux normes de formation et de certification à l'intention du personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté entreraient en vigueur le 1^{er} janvier 2012.

Compte tenu du court délai de mise en œuvre associé aux nouvelles exigences de l'OMI, TC a publié un Bulletin opérationnel de sûreté maritime (BOSM) pour informer l'industrie qu'elle devait se conformer aux nouvelles exigences proposées pour le Code STCW d'ici le 1^{er} janvier 2012. De plus, le BOSM donne à l'industrie des procédures de mise en œuvre concernant les nouvelles exigences de l'OMI, notamment des dispositions transitoires selon lesquelles le personnel du bâtiment qui a effectué un service en mer avant le 1^{er} janvier 2012 a jusqu'au 1^{er} janvier 2014 pour obtenir leur certificat d'aptitude.

Application et conformité

Transports Canada a pour but de créer un environnement de conformité et d'application juste et équitable permettant à l'industrie de prendre d'abord des mesures correctives. Le recours à des mesures d'application de rechange, en l'absence de mesures correctives, n'est pas la solution privilégiée, mais il sera utilisé au besoin. TC coordonne également des activités d'éducation et de sensibilisation avec les intervenants afin d'encourager la compréhension du Règlement et de s'assurer que les responsabilités individuelles sont comprises, favorisant ainsi la conformité volontaire.

L'application de ces modifications se fera au moyen du régime de conformité et d'application énoncé dans la *Loi sur la sûreté du transport maritime* (LSTM) et dans son règlement afférent. Les sanctions pour non-conformité seront gérées en vertu de l'article 32 de la LSTM et de la partie 6 du Règlement. Lorsque la conformité n'est pas obtenue sur une base volontaire ou lorsque des infractions flagrantes sont commises, on peut prendre des mesures d'application sous la forme de sanctions administratives pécuniaires (SAP) ou de suspension ou d'annulation d'un document de sûreté maritime.

In addition, security inspectors will be informed of their new duties through Transport Canada's proposed Inspection and Enforcement Manual, setting out Transport Canada's enforcement policy and procedures and how best to respond to non-compliant behaviour.

The compliance and enforcement of the proposed amendments to the Regulations will not require additional resources and monitoring to ensure compliance, as security inspectors will monitor compliance as part of the current inspection and oversight regime.

13. Performance measurement and evaluation

Transport Canada recognizes that the results of security regulations are difficult to measure because they pertain mainly to detection and prevention. However, improvements in security performance should be evident with the implementation of the IMO security training requirements that requires vessel personnel with/without security responsibility to hold a certificate of proficiency. It would result in a seafarer community that is more alert to security risks, and better prepared in the event of a security incident.

Additionally, TC will be looking to the marine community to provide further information on whether the proposed amendments to the Regulations have made noticeable improvements to security in their facilities.

With respect to vessel operators implementing the new IMO seafarer training requirements, the expected outcomes after implementation and beyond are

- vessel personnel have increased capacity and capability to address security threats, risk and incidents; and
- Canadian-flagged vessels operate in a manner that is consistent with international marine security practices and standards.

Furthermore, TC plans to conduct periodic surveys aimed at a sampling of the Canadian-flagged fleet and regulated Canadian ports and marine facilities to measure the performance on Canadian-flagged vessels interfacing with unregulated facilities during a domestic voyage or the domestic portion of an international voyage.

In general, TC intends to use evidence-based analysis, through monitoring and tracking of enforcement results, to identify if the intended results of the Regulations are being achieved.

14. Contact

Dave Campbell
Acting Chief
Regulatory Development
Marine Security
Regulatory Affairs
Marine Safety and Security
Transport Canada
Place de Ville, Tower B, 14th floor
112 Kent Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-998-9670
Fax: 613-990-4856
Email: dave.campbell@tc.gc.ca

De plus, les inspecteurs de la sûreté seront informés de leurs nouvelles fonctions au moyen du Guide d'inspection et de mise en application proposé de Transports Canada, lequel énonce la politique et les procédures de mise en application de Transports Canada ainsi que la meilleure manière de répondre à un comportement non conforme.

La conformité et l'application des modifications proposées au Règlement ne nécessiteront pas de ressources et de surveillance additionnelles pour en assurer la conformité puisque les inspecteurs de la sûreté surveilleront la conformité dans le cadre du régime actuel d'inspection et de surveillance.

13. Mesure de rendement et évaluation

Transports Canada reconnaît que les résultats du Règlement en matière de sûreté sont difficiles à quantifier parce qu'ils font principalement partie de la détection et de la prévention. Toutefois, les améliorations en matière de rendement de la sûreté devraient être évidentes en raison de la mise en œuvre des exigences de formation en matière de sûreté de l'OMI, lesquelles requièrent que le personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités de sûreté soit titulaire d'un certificat d'aptitude. De ce fait, la communauté des gens de mer sera plus vigilante face aux risques de sûreté et mieux préparée en cas d'incident de sûreté.

De plus, TC se tournera vers la communauté maritime pour savoir si les modifications proposées au Règlement ont amélioré de manière évidente la sûreté de leurs installations.

En ce qui concerne les exploitants de bâtiment qui mettent en œuvre les nouvelles exigences de formation de l'OMI pour les gens de mer, les résultats prévus après la mise en œuvre et par la suite sont les suivants :

- le personnel de bâtiment est plus apte à faire face aux menaces, aux risques et aux incidents de sûreté;
- les bâtiments battant pavillon canadien sont exploités d'une manière conforme aux pratiques et normes internationales en matière de sûreté maritime.

En outre, TC prévoit mener des sondages périodiques visant un échantillon de la flotte battant pavillon canadien et des ports et installations maritimes canadiens réglementés pour évaluer le rendement des bâtiments battant pavillon canadien qui ont une interface avec des installations non réglementées lorsqu'ils effectuent un voyage intérieur ou la partie intérieure d'un voyage international.

En règle générale, TC a l'intention d'utiliser une analyse fondée sur des preuves, par la surveillance et le suivi des résultats de l'application de la loi, pour déterminer si les résultats escomptés du Règlement ont été atteints.

14. Personne-ressource

Dave Campbell
Chef intérimaire
Élaboration de la réglementation
Sûreté maritime
Affaires réglementaires
Sécurité et sûreté maritime
Transports Canada
Place de Ville, tour B, 14^e étage
112, rue Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-998-9670
Télécopieur : 613-990-4856
Courriel : dave.campbell@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 5^a of the *Marine Transportation Security Act*^b, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Marine Transportation Security Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Dave Campbell, A/Chief, Regulatory Development, Marine Security Regulatory Affairs, Marine Safety and Security, Department of Transport, Place de Ville, Tower B, 14th Floor, 112 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-998-9670; fax: 613-990-4856; email: dave.campbell@tc.gc.ca).

Ottawa, April 18, 2013

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE MARINE TRANSPORTATION SECURITY REGULATIONS**AMENDMENTS**

1. The heading before section 1 of the French version of the *Marine Transportation Security Regulations*¹ is replaced by the following:

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

2. (1) The definitions “certain dangerous cargoes” and “security clearance” in section 1 of the Regulations are repealed.

(2) The definition “breach of security” in section 1 of the English version of the Regulations is repealed.

(3) The definitions “CDC facility”, “ferry”, “interface”, “MARSEC level 1”, “MARSEC level 2”, “MARSEC level 3”, “occasional-use marine facility”, “port administration”, “security incident”, “security threat” and “towing vessel” in section 1 of the Regulations are replaced by the following:

“CDC facility” means a marine facility where any of the following operations are carried out:

- (a) the manufacture or storage of certain dangerous cargoes intended to be transferred to a vessel to which Part 2 applies;
- (b) the storage of certain dangerous cargoes transferred from a vessel to which Part 2 applies; or
- (c) the transfer of certain dangerous cargoes to or from a vessel to which Part 2 applies. (*installation CCD*)

“ferry” means a vessel that is used exclusively for the carriage of passengers, vehicles, or passengers in vehicles and that operates on a fixed schedule between two or more points. (*traversier*)

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 5^a de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sûreté du transport maritime*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports 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 *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Dave Campbell, chef intérimaire, Élaboration de la réglementation, Affaires réglementaires de la sûreté maritime, Sécurité et sûreté maritime, ministère des Transports, Place de Ville, Tour B, 14^e étage, 112, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-998-9670; téléc. : 613-990-4856; courriel : dave.campbell@tc.gc.ca).

Ottawa, le 18 avril 2013

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÛRETÉ DU TRANSPORT MARITIME**MODIFICATIONS**

1. L'intertitre précédant l'article 1 de la version française du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*¹ est remplacé par ce qui suit :

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

2. (1) Les définitions de « certaines cargaisons dangereuses » et « habilitation de sécurité », à l'article 1 du même règlement, sont abrogées.

(2) La définition de « breach of security », à l'article 1 de la version anglaise du même règlement, est abrogée.

(3) Les définitions de « bâtiment remorqueur », « incident de sûreté », « installation CCD », « installation maritime à usage occasionnel », « interface », « menace contre la sûreté », « niveau MARSEC 1 », « niveau MARSEC 2 », « niveau MARSEC 3 », « organisme portuaire » et « traversier », à l'article 1 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« bâtiment remorqueur » Bâtiment qui en remorque un autre à l'arrière ou le long de son bord, ou qui en pousse un autre à l'avant. (*towing vessel*)

« incident de sûreté » Événement au cours duquel la sûreté d'un bâtiment, d'une installation maritime ou d'un port a été compromise. (*security incident*)

« installation CCD » Installation maritime où sont effectuées l'une ou l'autre des opérations suivantes :

- a) la fabrication ou l'entreposage de certaines cargaisons dangereuses destinées à être transférées à bord d'un bâtiment auquel s'applique la partie 2;

^a S.C. 2001, c. 29, s. 56

^b S.C. 1994, c. 40

¹ SOR/2004-144

^a L.C. 2001, ch. 29, art. 56

^b L.C. 1994, ch. 40

¹ DORS/2004-144

“interface” means the interaction that occurs between a vessel and a marine facility, or between a vessel and another vessel, throughout the time that the vessel is alongside the marine facility or throughout the vessel-to-vessel activity, and includes the activities affected by the movement of persons and their goods, by the movement of cargo or by the provision of services to and from the vessel. (*interface*)

“MARSEC level 1” means the level for which minimum security requirements are required to be implemented in accordance with the approved security plan or approved security procedures. (*niveau MARSEC 1*)

“MARSEC level 2” means the level for which additional security requirements are required to be implemented as a result of heightened risk in accordance with the approved security plan or approved security procedures. (*niveau MARSEC 2*)

“MARSEC level 3” means the level for which additional security requirements are required to be implemented as a result of a security threat that is probable or imminent, whether or not the specific target is identified, in accordance with the approved security plan or approved security procedures. (*niveau MARSEC 3*)

“occasional-use marine facility” means a marine facility that, in a calendar year, has 10 or fewer interfaces with vessels to which Part 2 applies. (*installation maritime à usage occasionnel*)

“port administration” means

(a) the operator of a marine facility that is a port authority established under section 8 of the *Canada Marine Act*;

(b) the operator of a marine facility that is a harbour commission established under subsection 5(1) of the *Harbour Commissions Act*;

(c) an employee of the Department of Transport who is designated by the Minister as the security officer for a port as defined in paragraph (c) of the definition “port”; or

(d) in the absence of a port administration described in any of paragraphs (a) to (c), the operator of a marine facility who is identified in an agreement referred to in paragraph (d) of the definition “port” to act as the port administration of the port. (*organisme portuaire*)

“security incident” means an event in which the security of a vessel, marine facility or port has been compromised. (*incident de sûreté*)

“security threat” means any suspicious act or circumstance that could compromise the security of a vessel, marine facility, port or interface. (*menace contre la sûreté*)

“towing vessel” means a vessel that tows another vessel astern or alongside or that pushes another vessel ahead. (*bâtiment remorqueur*)

b) l’entreposage de certaines cargaisons dangereuses transférées d’un bâtiment auquel s’applique la partie 2;

c) le transfert de certaines cargaisons dangereuses à bord d’un bâtiment auquel s’applique la partie 2 ou de celui-ci. (*CDC facility*)

« installation maritime à usage occasionnel » Installation maritime qui, au cours d’une année civile, a au plus 10 interfaces avec des bâtiments auxquels s’applique la partie 2. (*occasional-use marine facility*)

« interface » L’interaction entre un bâtiment et une installation maritime, ou entre des bâtiments, qui se produit pendant que le bâtiment se trouve le long de l’installation maritime ou pendant l’activité entre les bâtiments. Sont comprises dans la présente définition les activités touchées par le mouvement des personnes et de leurs biens, le mouvement de la cargaison ou la fourniture de services à destination ou en provenance du bâtiment. (*interface*)

« menace contre la sûreté » Tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui pourraient compromettre la sûreté d’un bâtiment, d’une installation maritime, d’un port ou d’une interface. (*security threat*)

« niveau MARSEC 1 » Le niveau auquel des exigences de sûreté minimales doivent être mises en place conformément au plan de sûreté approuvé ou aux procédures de sûreté approuvées. (*MARSEC level 1*)

« niveau MARSEC 2 » Le niveau auquel des exigences de sûreté additionnelles doivent être mises en place, en raison d’un risque accru, conformément au plan de sûreté approuvé ou aux procédures de sûreté approuvées. (*MARSEC level 2*)

« niveau MARSEC 3 » Le niveau auquel des exigences de sûreté additionnelles doivent être mises en place conformément au plan de sûreté approuvé ou aux procédures de sûreté approuvées, en raison d’une menace contre la sûreté qui est probable ou imminente, que la cible soit ou non identifiée. (*MARSEC level 3*)

« organisme portuaire » S’entend, selon le cas :

a) de l’exploitant d’une installation maritime qui est une administration portuaire constituée en vertu de l’article 8 de la *Loi maritime du Canada*;

b) de l’exploitant d’une installation maritime qui est une commission portuaire constituée en vertu du paragraphe 5(1) de la *Loi sur les commissions portuaires*;

c) d’un employé du ministère des Transports qui est désigné par le ministre à titre d’agent de sûreté d’un port au sens de l’alinéa c) de la définition de « port »;

d) à défaut d’un organisme portuaire visé à l’un des alinéas a) à c), de l’exploitant d’une installation maritime qui est indiqué dans un accord visé à l’alinéa d) de la définition de « port » en vue d’agir à titre d’organisme portuaire pour le port. (*port administration*)

« traversier » Bâtiment qui sert exclusivement au transport de passagers, de véhicules ou de passagers dans des véhicules et qui est exploité selon un horaire régulier entre deux ou plusieurs points. (*ferry*)

(4) The definition “infraction à la sûreté” in section 1 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

« infraction à la sûreté » Violation du présent règlement, de mesures de sûreté établies en vertu du paragraphe 7(1) de la Loi, de règles de sûreté établies en vertu des paragraphes 10(2) ou (3) de la Loi, ou de procédures de sûreté qui sont prévues à un plan de sûreté approuvé ou qui sont approuvées en vertu du paragraphe 360(1), qui n'entraîne pas d'incident de sûreté. (*security breach*)

(5) Section 1 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“approved training course” means a course that has been approved under section 803 and that is given by a recognized institution. (*cours de formation approuvé*)

“CDC residue” means

(a) in respect of CDCs having the UN number UN1942, UN2067, UN2426 or UN3375 that are carried in a large means of containment and are intended for sale, residue that remains on board after the CDCs are unloaded, that does not exceed 450 kg in total quantity, and each of whose accumulations has a volume that does not exceed 0.05 m³;

(b) in respect of liquids and liquefied gases that are carried in a large means of containment, residue that remains in the cargo unloading system after the liquids and liquefied gases are unloaded and that is not accessible using normal transfer procedures, with the exception of the residue of liquefied gases having the UN number UN1005, UN1017, UN1035, UN1040, UN1062, UN1079, UN1086 and UN1971. (*résidu de CCD*)

“certain dangerous cargoes” or “CDCs” means the dangerous goods that are set out in Schedule 4 and that are listed in Schedule 1 to the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* or in Part 3 of the IMDG Code. (*certaines cargaisons dangereuses ou CCD*)

“IMDG Code” means the *International Maritime Dangerous Goods Code*, published by the International Maritime Organization, as amended from time to time. (*Code IMDG*)

“international voyage” means a voyage

(a) undertaken between a marine facility in Canada and a place outside Canada, or between places outside Canada, by a vessel that is entitled to fly the Canadian flag; or

(b) undertaken in Canadian waters by a vessel that is entitled to fly the flag of a foreign state. (*voyage international*)

“large means of containment” has the meaning assigned by section 1.4 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*. (*grand contenant*)

“marine security document” means any certificate, document or letter issued by the Minister under these Regulations. (*document de sûreté maritime*)

“MARSEC level” means the level of security requirements that is set by the Minister to reflect the threat environment for vessels, marine facilities and ports. (*niveau MARSEC*)

(4) La définition de « infraction à la sûreté », à l'article 1 de la version française du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« infraction à la sûreté » Violation du présent règlement, de mesures de sûreté établies en vertu du paragraphe 7(1) de la Loi, de règles de sûreté établies en vertu des paragraphes 10(2) ou (3) de la Loi, ou de procédures de sûreté qui sont prévues à un plan de sûreté approuvé ou qui sont approuvées en vertu du paragraphe 360(1), qui n'entraîne pas d'incident de sûreté. (*security breach*)

(5) L'article 1 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« certaines cargaisons dangereuses » ou « CCD » Les marchandises dangereuses qui figurent à l'annexe 4 et qui sont énumérées à l'annexe 1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* ou dans la partie 3 du Code IMDG. (*certain dangerous cargoes or CDC*)

« Code IMDG » Le *Code maritime international des marchandises dangereuses*, publié par l'Organisation maritime internationale, avec ses modifications successives. (*IMDG Code*)

« Code STCW » Le *Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille*, publié par l'Organisation maritime internationale, avec ses modifications successives. (*STCW Code*)

« Convention STCW » La *Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille*, publiée par l'Organisation maritime internationale, avec ses modifications successives. (*STCW Convention*)

« cours de formation approuvé » Cours approuvé en vertu de l'article 803 et offert par un établissement reconnu. (*approved training course*)

« document de sûreté maritime » Tout certificat, document ou lettre délivré par le ministre sous le régime du présent règlement. (*marine security document*)

« établissement reconnu » Établissement d'enseignement qui est désigné à titre d'établissement reconnu par le ministre en vertu de l'article 803.1 et qui administre, conformément aux pratiques établies et aux exigences de l'industrie maritime à l'échelle nationale et internationale, des cours de formation approuvés pour fournir la formation nécessaire en vue de l'obtention d'un certificat d'aptitude délivré sous le régime de la partie 8. (*recognized institution*)

« exploitant » S'entend, à l'égard d'un bâtiment :

a) de son propriétaire réel si le bâtiment est non immatriculé ou de son propriétaire enregistré si le bâtiment est immatriculé;

b) de toute personne possédant un intérêt bénéficiaire sur celui-ci, notamment un intérêt découlant d'un contrat ou tout autre intérêt en equity, né autrement que par voie d'hypothèque;

c) de tout locataire ou affrèteur du bâtiment ayant la responsabilité de sa navigation;

d) s'il s'agit d'un chaland visé à l'alinéa c) de la définition de « navire non ressortissant à SOLAS », du capitaine du bâtiment ou de toute

“non-SOLAS ship” means a vessel that is not a SOLAS ship, that is engaged on an international voyage, and that

- (a) is more than 100 gross tonnage but is not a towing vessel;
- (b) is carrying more than 12 passengers; or
- (c) is a towing vessel engaged in towing astern or alongside, or pushing ahead, a barge that is carrying certain dangerous cargoes. (*navire non ressortissant à SOLAS*)

“operator” means, in respect of a vessel,

- (a) the actual owner, if the vessel is not registered, or the registered owner, if the vessel is registered;
- (b) a person having a beneficial interest in the vessel, including an interest arising under contract and any other equitable interest, other than an interest by way of a mortgage;
- (c) a lessee or charterer of the vessel who is responsible for its navigation; or
- (d) if the vessel is a barge referred to in paragraph (c) of the definition “non-SOLAS ship”, the master or any other person who has command or charge of the vessel that is towing or pushing the barge. (*exploitant*)

“port” means

- (a) a port as defined in section 5 of the *Canada Marine Act*;
- (b) a harbour for which a harbour commission is established under subsection 5(1) of the *Harbour Commissions Act*;
- (c) a public port designated under regulations made under section 65 of the *Canada Marine Act* in which a marine facility that interfaces with a vessel to which Part 2 applies is situated; or
- (d) a group of marine facilities, in close proximity to each other, whose operators agree with each other to be subject to sections 362 to 375. (*port*)

“recognized institution” means a training institution that is designated as a recognized institution by the Minister under section 803.1 and that administers, in accordance with the requirements and established practices of the domestic and international marine industry, approved training courses for the purpose of providing the training necessary to obtain a certificate of proficiency issued under Part 8. (*établissement reconnu*)

“SOLAS ship” means a vessel that

- (a) is 500 gross tonnage or more or is carrying more than 12 passengers; and
- (b) is engaged on an international voyage other than a voyage solely on the Great Lakes and the St. Lawrence River as far seaward as a straight line drawn from Cap-des-Rosiers to West Point, Anticosti Island, and from Anticosti Island to the north shore of the St. Lawrence River along the meridian of longitude 63° W. (*navire ressortissant à SOLAS*)

“STCW Code” means the *Seafarers’ Training, Certification and Watchkeeping Code*, published by

autre personne ayant le commandement ou la direction du bâtiment qui remorque ou pousse le chaland. (*operator*)

« grand contenant » S’entend au sens de l’article 1.4 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. (*large means of containment*)

« habilitation de sécurité en matière de transport » Habilitation de sécurité accordée par le ministre en vertu de l’article 509. (*transportation security clearance*)

« navire non ressortissant à SOLAS » Bâtiment qui n’est pas un navire ressortissant à SOLAS, qui effectue un voyage international et qui, selon le cas :

- a) a une jauge brute supérieure à 100, mais n’est pas un bâtiment remorqueur;
- b) transporte plus de 12 passagers;
- c) est un bâtiment remorqueur remorquant à l’arrière ou le long de son bord, ou poussant, un chaland qui transporte certaines cargaisons dangereuses. (*non-SOLAS ship*)

« navire ressortissant à SOLAS » Bâtiment répondant aux exigences suivantes :

- a) il a une jauge brute d’au moins 500 ou transporte plus de 12 passagers;
- b) il effectue un voyage international autre qu’un voyage effectué exclusivement dans les Grands Lacs et sur le fleuve Saint-Laurent aussi loin vers la mer qu’une ligne droite tirée de Cap-des-Rosiers à la pointe occidentale de l’île d’Anticosti et de l’île d’Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent le long du méridien de longitude 63° O. (*SOLAS ship*)

« niveau MARSEC » Le niveau d’exigences de sûreté établi par le ministre pour tenir compte du contexte des menaces à l’égard des bâtiments, des installations maritimes et des ports. (*MARSEC level*)

« personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté » Les membres d’équipage, autres que l’agent de sûreté du bâtiment ou l’agent de sûreté de la compagnie, ayant des responsabilités en matière de sûreté aux termes du plan de sûreté du bâtiment. (*vessel personnel with security responsibilities*)

« personnel du bâtiment n’ayant pas de responsabilités en matière de sûreté » Les membres d’équipage, autres que l’agent de sûreté du bâtiment ou que l’agent de sûreté de la compagnie, n’ayant pas de responsabilités en matière de sûreté aux termes du plan de sûreté du bâtiment. (*vessel personnel without security responsibilities*)

« port » Selon le cas :

- a) un port au sens de l’article 5 de la *Loi maritime du Canada*;
- b) un port pour lequel une commission portuaire a été constituée en vertu du paragraphe 5(1) de la *Loi sur les commissions portuaires*;
- c) un port public désigné par règlement pris en vertu de l’article 65 de la *Loi maritime du Canada*, dans lequel est située une installation maritime qui a une interface avec un bâtiment auquel s’applique la partie 2;

the International Maritime Organization, as amended from time to time. (*Code STCW*)

“STCW Convention” means the *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, published by the International Maritime Organization, as amended from time to time. (*Convention STCW*)

“transportation security clearance” means a security clearance granted by the Minister under section 509. (*habilitation de sécurité en matière de transport*)

“vessel personnel with security responsibilities” means crew members, other than the vessel security officer or the company security officer, who have security responsibilities under the vessel’s security plan. (*personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté*)

“vessel personnel without security responsibilities” means crew members, other than the vessel security officer or the company security officer, who do not have security responsibilities under the vessel’s security plan. (*personnel du bâtiment n’ayant pas des responsabilités en matière de sûreté*)

(6) Section 1 of the English version of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“security breach” means a violation of these Regulations, of a security measure formulated under subsection 7(1) of the Act, of a security rule formulated under subsection 10(2) or (3) of the Act, or of a security procedure set out in an approved security plan or approved under subsection 360(1), that does not result in a security incident. (*infraction à la sûreté*)

(7) Section 1 of the Regulations is renumbered as subsection 1(1) and is amended by adding the following:

(2) For the purpose of interpreting the ISPS Code, “company” shall be read to mean “operator”.

(3) For the purposes of the definition “international voyage” in subsection (1), a vessel that is entitled to fly the Canadian flag

(a) begins its international voyage at the beginning of its last interface with a marine facility in Canada before it engages on the voyage; and

(b) ends its international voyage at the end of its first interface with a marine facility in Canada when it returns from the voyage.

(4) For the purposes of the definition “certain dangerous cargoes” or “CDCs” in subsection (1), a reference to a UN number in Schedule 4 is a reference to the goods that are listed in Schedule 1 to the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* or in Part 3 of the IMDG Code.

d) un groupe d’installations maritimes qui sont situées à proximité les unes des autres et dont les exploitants s’entendent pour être assujettis aux articles 362 à 375. (*port*)

« résidu de CCD »

a) À l’égard des CCD qui portent le numéro UN1942, UN2067, UN2426 ou UN3375, qui sont transportées dans un grand contenant et qui sont destinées à la vente, le résidu qui, après le déchargement des CCD, se trouve à bord d’un bâtiment, dont la quantité totale ne dépasse pas 450 kg et dont le volume de chaque accumulation ne dépasse pas 0,05 m³;

b) à l’égard des liquides et des gaz liquéfiés qui sont transportés dans un grand contenant, le résidu qui, après le déchargement des liquides et des gaz liquéfiés, se trouve dans le système de déchargement des cargaisons et auquel il est impossible d’avoir accès par la procédure normale de transfert, à l’exception du résidu des gaz liquéfiés qui portent le numéro UN1005, UN1017, UN1035, UN1040, UN1062, UN1079, UN1086 ou UN1971. (*CDC résidue*)

« voyage international » Tout voyage effectué :

a) entre une installation maritime au Canada et un endroit à l’étranger ou entre des endroits à l’étranger, par un bâtiment autorisé à battre pavillon canadien;

b) dans les eaux canadiennes, par un bâtiment autorisé à battre pavillon étranger. (*international voyage*)

(6) L’article 1 de la version anglaise du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

“security breach” means a violation of these Regulations, of a security measure formulated under subsection 7(1) of the Act, of a security rule formulated under subsection 10(2) or (3) of the Act, or of a security procedure set out in an approved security plan or approved under subsection 360(1), that does not result in a security incident. (*infraction à la sûreté*)

(7) L’article 1 du même règlement devient le paragraphe 1(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) Pour l’interprétation du Code ISPS, « compagnie » vaut mention d’« exploitant ».

(3) Pour l’application de la définition de « voyage international » au paragraphe (1), tout bâtiment autorisé à battre pavillon canadien :

a) d’une part, commence son voyage international au début de sa dernière interface avec une installation maritime au Canada avant d’effectuer le voyage;

b) d’autre part, le termine à la fin de sa première interface avec une installation maritime au Canada à son retour de voyage.

(4) Pour l’application de la définition de « certaines cargaisons dangereuses » ou « CCD » au paragraphe (1), toute mention d’un numéro UN à l’annexe 4 vaut mention des marchandises énumérées à l’annexe 1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* ou dans la partie 3 du Code IMDG.

3. The reference “[2 to 10 reserved]” after section 1 of the Regulations is replaced by the following:

2. For greater certainty, nothing in these Regulations derogates from any right otherwise provided to a representative of seafarers’ welfare and labour organizations to access a vessel or a marine facility, unless there is an immediate threat to the safety and security of the vessel or marine facility.

[3 to 10 reserved]

4. Section 11 of the Regulations and the headings before it are replaced by the following:

PART 1

GENERAL

MARSEC LEVEL, OFFICIAL LANGUAGES AND PRESCRIBED GROUNDS

11. The operator of a vessel to which Part 2 applies and the operator of a marine facility or a port administration to which Part 3 applies shall maintain MARSEC level 1 at all times unless a higher MARSEC level is required by the Minister.

5. The portion of section 12 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

12. The operator of a vessel that is entitled to fly the Canadian flag and to which Part 2 applies, and the operator of a marine facility to which Part 3 applies, other than the operator of a marine facility that is referred to in paragraph (a) or (b) of the definition “port administration” in subsection 1(1) or the security officer referred to in paragraph (c) of that definition, shall ensure that, where there is a significant demand from at least 5 per cent of the travelling public for services in either official language within the meaning of the *Official Languages (Communications with and Services to the Public) Regulations*,

6. The reference “[14 to 199 reserved]” after section 13 of the Regulations is replaced by the following:

SUSPENSION OR CANCELLATION OF MARINE SECURITY DOCUMENTS

14. (1) The Minister shall suspend or cancel a marine security document issued to the operator of a vessel or marine facility, or to a port administration, if the Minister has reasonable grounds to believe that the operator or port administration

(a) has obtained the document by any fraudulent or improper means or by the misrepresentation of any material fact;

(b) has altered, rendered illegible or lost the document;

(c) is not in compliance with its approved security plan or, in the case of an occasional-use marine facility, its security procedures approved under subsection 360(1);

3. La mention « [2 à 10 réservés] » qui suit l’article 1 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

2. Il est entendu que le présent règlement ne porte atteinte à aucun droit d’accès à un bâtiment ou à une installation maritime dont est par ailleurs titulaire tout représentant des services sociaux ou des syndicats des gens de mer, sauf s’il existe un danger immédiat pour la sécurité et la sûreté du bâtiment ou de l’installation maritime.

[3 à 10 réservés]

4. L’article 11 du même règlement et les intertitres le précédant sont remplacés par ce qui suit :

PARTIE 1

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

NIVEAU MARSEC, LANGUES OFFICIELLES ET MOTIFS RÉGLEMENTAIRES

11. L’exploitant d’un bâtiment auquel s’applique la partie 2 et l’exploitant d’une installation maritime ou l’organisme portuaire auxquels s’applique la partie 3 maintiennent en permanence le niveau MARSEC 1, sauf si un niveau MARSEC supérieur est exigé par le ministre.

5. Le passage de l’article 12 du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

12. Dans les cas où il existe une demande importante d’au moins 5 pour cent du public voyageur pour des services offerts dans l’une ou l’autre des langues officielles au sens du *Règlement sur les langues officielles — communications avec le public et prestation des services*, l’exploitant d’un bâtiment autorisé à battre pavillon canadien auquel s’applique la partie 2 et l’exploitant d’une installation maritime à laquelle s’applique la partie 3, autre que l’exploitant d’une installation maritime qui est visé aux alinéas a) ou b) de la définition d’« organisme portuaire » au paragraphe 1(1) ou l’agent de sûreté visé à l’alinéa c) de cette définition, veillent à ce que les mesures suivantes soient prises :

6. La mention « [14 à 199 réservés] » qui suit l’article 13 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

SUSPENSION OU ANNULATION DE DOCUMENTS DE SÛRETÉ MARITIME

14. (1) Le ministre suspend ou annule tout document de sûreté maritime délivré à l’exploitant d’un bâtiment ou d’une installation maritime ou à un organisme portuaire s’il a des motifs raisonnables de croire que l’exploitant ou l’organisme portuaire, selon le cas :

a) a obtenu le document de façon frauduleuse ou irrégulière ou à la suite d’une déclaration trompeuse sur un fait important;

b) l’a modifié, l’a rendu illisible ou l’a perdu;

c) ne se conforme pas à son plan de sûreté approuvé ou, dans le cas d’une installation maritime à usage occasionnel, à ses procédures de sûreté approuvées en vertu du paragraphe 360(1);

(d) no longer satisfies the conditions under which the document was issued; or

(e) conducts its activities in a way that constitutes, or is likely to constitute, a threat to marine transportation security.

(2) The Minister shall notify the operator or the port administration of the suspension or cancellation by notice served in accordance with section 701. The notice shall include

(a) the grounds for the suspension or cancellation and the date on which the suspension or cancellation takes effect; and

(b) the address at which, and the date — being 30 days after the day on which the notice is served — on or before which, the operator or port administration may file a request to the Tribunal for a review of the suspension or cancellation.

(3) The suspension or cancellation takes effect

(a) no later than 30 days after the day on which the notice is served, if the ground for the suspension or cancellation is one of the grounds set out in paragraphs (1)(a) to (d); or

(b) at the time the notice is served, if the ground for the suspension or cancellation is the ground set out in paragraph (1)(e).

(4) If a marine security document is suspended or cancelled, the operator or port administration to which it was issued shall return it immediately to the Minister.

REVIEWS AND APPEALS

15. The Tribunal has jurisdiction in respect of reviews and appeals under sections 16 to 19.

16. (1) The operator of a vessel or marine facility, or a port administration, may file with the Tribunal a written request for a review of a suspension or cancellation referred to in subsection 14(1) on or before the date specified in the notice of suspension or cancellation or within any further time that the Tribunal allows on application.

(2) A request for a review does not operate as a stay of the suspension or cancellation.

17. (1) On receipt of a request filed under section 16, the Tribunal shall appoint a time and place for the review and shall notify the Minister and the operator of the vessel or marine facility, or the port administration, of the time and place in writing.

(2) The assigned member of the Tribunal shall confirm the suspension or cancellation or refer the matter back to the Minister for reconsideration.

18. (1) Within 30 days after the day on which a determination is made under subsection 17(2), the operator of the vessel or marine facility, or the port administration, may appeal it to the Tribunal.

(2) A party who does not appear at a review hearing is not entitled to appeal a determination

d) ne respecte plus les conditions selon lesquelles le document a été délivré;

e) mène ses activités d'une manière qui constitue, ou est susceptible de constituer, une menace contre la sûreté du transport maritime.

(2) Il informe l'exploitant ou l'organisme portuaire de la suspension ou de l'annulation par avis signifié conformément à l'article 701. Sont notamment indiqués dans l'avis :

a) les motifs de la suspension ou de l'annulation et la date de sa prise d'effet;

b) l'adresse à laquelle l'exploitant ou l'organisme portuaire peut soumettre au Tribunal une demande de révision de la suspension ou de l'annulation et la date limite, à savoir au plus tard trente jours après la signification de l'avis.

(3) La suspension ou l'annulation prend effet :

a) si le motif de la suspension ou de l'annulation est l'un des motifs prévus aux alinéas (1)*a)* à *d)*, au plus tard trente jours après la date de la signification de l'avis;

b) si le motif de la suspension ou de l'annulation est celui prévu à l'alinéa (1)*e)*, dès la signification de l'avis.

(4) L'exploitant ou l'organisme portuaire retourne sans délai au ministre le document de sûreté maritime suspendu ou annulé.

REQUÊTES EN RÉVISION ET APPELS

15. Le Tribunal a compétence pour connaître des requêtes en révision et des appels déposés au titre des articles 16 à 19.

16. (1) L'exploitant d'un bâtiment ou d'une installation maritime ou l'organisme portuaire peut faire réviser la suspension ou l'annulation visées au paragraphe 14(1) en déposant une requête écrite auprès du Tribunal, au plus tard à la date limite qui est indiquée sur l'avis de la suspension ou de l'annulation ou dans le délai supérieur éventuellement accordée à sa demande par le Tribunal.

(2) Le dépôt d'une requête en révision n'a pas pour effet de suspendre la suspension ou l'annulation.

17. (1) Sur réception de la requête déposée au titre de l'article 16, le Tribunal fixe la date, l'heure et le lieu de l'audience et en avise par écrit le ministre et l'exploitant du bâtiment ou de l'installation maritime ou l'organisme portuaire.

(2) Le conseiller commis à l'affaire confirme la suspension ou l'annulation ou renvoie l'affaire au ministre pour réexamen.

18. (1) L'exploitant d'un bâtiment ou de l'installation maritime ou l'organisme portuaire peut porter en appel devant le Tribunal la décision rendue au titre du paragraphe 17(2) dans les trente jours suivant la décision.

(2) La partie qui ne se présente pas à l'audience portant sur la requête en révision perd le droit de

unless they establish that there was sufficient reason to justify their absence.

(3) The appeal panel of the Tribunal assigned to hear the appeal shall dismiss it or refer the matter back to the Minister for reconsideration.

19. If a matter is referred back to the Minister for reconsideration under subsection 17(2) or 18(3), the suspension or cancellation remains in effect until the reconsideration is concluded. However, the member who made the determination or the appeal panel, after considering any representations made by the parties, may grant a stay of the suspension or cancellation until the reconsideration is concluded if the member or panel determines that granting a stay would not constitute a threat to marine transportation security.

[20 to 199 reserved]

7. Section 200 of the Regulations and the heading “INTERPRETATION” before it are repealed.

8. Subsection 201(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) This Part does not apply to

(a) a pleasure craft, a fishing vessel, a vessel that is owned or operated by a government and used only on government non-commercial service, a vessel without a crew that is in dry dock, dismantled or laid-up, or a vessel that is subject to a security arrangement concluded between the Government of Canada and a contracting government in application of Regulation 11 of Chapter XI-2 of SOLAS; or

(b) a vessel that is entitled to fly the Canadian flag and that is engaged on a voyage between marine facilities in Canada, except when the vessel has an interface with a SOLAS ship or non-SOLAS ship that is entitled to fly the flag of a foreign state not subject to a security arrangement referred to in paragraph (a).

(3) For the purposes of subsections 211(6) and 213(4), “Administration” means

(a) in respect of a SOLAS ship that is entitled to fly the Canadian flag, the Minister; and

(b) in respect of a SOLAS ship that is entitled to fly the flag of a foreign state, the contracting government of that state.

9. Subsection 202(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) A certificate issued under subsection (1) or (2) is valid while the vessel security plan is valid.

(5) An interim certificate issued under subsection (3) is valid until the expiry of six months after the day on which it is issued or until a certificate is issued under subsection (1) or (2), whichever comes first.

porter la décision en appel, à moins qu'elle ne fasse valoir des motifs valables justifiant son absence.

(3) Le comité du Tribunal rejette l'appel ou renvoie l'affaire au ministre pour réexamen.

19. En cas de renvoi de l'affaire au ministre au titre des paragraphes 17(2) ou 18(3), la suspension ou l'annulation continue d'avoir effet. Toutefois, le conseiller ou le comité peut, après avoir entendu les observations des parties et s'il établit que cela ne constituerait pas un danger pour la sûreté du transport maritime, prononcer la suspension de la mesure jusqu'à ce que le ministre ait réexaminé sa décision.

[20 à 199 réservés]

7. L'article 200 du même règlement et l'inter-titre « DÉFINITIONS » le précédant sont abrogés.

8. Le paragraphe 201(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) La présente partie ne s'applique pas aux bâtiments suivants :

a) les embarcations de plaisance, les bateaux de pêche, les bâtiments qui appartiennent à un gouvernement ou qui sont exploités par lui et qui sont utilisés exclusivement à des fins gouvernementales non commerciales, les bâtiments sans équipage qui sont en cale sèche, démontés ou désarmés, et les bâtiments qui sont assujettis à un arrangement en matière de sûreté conclu entre le gouvernement du Canada et un gouvernement contractant en application de la règle 11 du chapitre XI-2 de SOLAS;

b) les bâtiments autorisés à battre pavillon canadien qui effectuent un voyage entre des installations maritimes au Canada, sauf lorsqu'ils ont une interface avec un navire ressortissant à SOLAS ou non ressortissant à SOLAS autorisé à battre pavillon d'un État étranger qui n'est pas assujetti à un arrangement en matière de sûreté visé à l'alinéa a).

(3) Pour l'application des paragraphes 211(6) et 213(4), « Administration » s'entend :

a) à l'égard d'un navire ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon canadien, du ministre;

b) à l'égard d'un navire ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon d'un État étranger, du gouvernement contractant de cet État.

9. Le paragraphe 202(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Le certificat délivré en vertu des paragraphes (1) ou (2) demeure valide tant que le plan de sûreté du bâtiment le demeure.

(5) Le certificat provisoire délivré en vertu du paragraphe (3) est valide jusqu'à l'expiration d'une période de six mois après la date de sa délivrance ou jusqu'à la délivrance d'un certificat en vertu des paragraphes (1) ou (2), selon la première de ces éventualités à survenir.

10. (1) Subsections 203(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

203. (1) The operator of a SOLAS ship that is entitled to fly the Canadian flag shall ensure that the requirements of sections 204 to 268 are met.

(2) The operator of a non-SOLAS ship that is entitled to fly the Canadian flag shall ensure that the requirements of sections 204 to 221 and 228 to 268 are met.

(2) Paragraph 203(3)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) section 204, paragraph 205(1)(e), subparagraph 205(1)(f)(ii), paragraphs 205(1)(h) and (i), subsections 206(1) to (4), paragraph 206(5)(b), subsection 211(1), paragraphs 211(3)(b), 212(h) to (h.2) and 213(1)(b), subsections 213(3) and (4), paragraph 214(1)(b), subsection 214(3) and sections 219, 221, 228 and 260 to 268; and

(3) Paragraph 203(4)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) section 204, paragraph 205(1)(e), section 206, subsections 211(1) and (2), 213(5) and 214(4) and sections 219, 221, 228 and 260 to 268; and

11. (1) Paragraph 204(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) the original of the certificate described in subsection (2);

(2) Subsection 204(1) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (d), by adding “and” at the end of paragraph (e) and by adding the following after paragraph (e):

(f) if the vessel is a SOLAS ship, the original of every certificate of proficiency required by this Part for the vessel security officer and for vessel personnel with or without security responsibilities.

(3) Paragraph 204(2)(d) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(d) in the case of a non-SOLAS ship that is entitled to fly the flag of a foreign state, a ship security compliance document, or an interim ship security compliance document, issued or approved by the contracting government of that state.

(4) Subsection 204(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) The vessel security officer on a SOLAS ship and a member of the vessel personnel with or without security responsibilities on a SOLAS ship shall, if they hold a certificate of proficiency, ensure that their certificate is carried on board.

12. Section 205 of the Regulations is replaced by the following:

205. (1) The operator of a vessel shall

(a) establish an administrative and organizational structure for the security of the vessel;

10. (1) Les paragraphes 203(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

203. (1) L'exploitant d'un navire ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon canadien veille à ce que les exigences des articles 204 à 268 soient respectées.

(2) L'exploitant d'un navire non ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon canadien veille à ce que les exigences des articles 204 à 221 et 228 à 268 soient respectées.

(2) L'alinéa 203(3)a du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) l'article 204, l'alinéa 205(1)e, le sous-alinéa 205(1)f(ii), les alinéas 205(1)h) et i), les paragraphes 206(1) à (4), l'alinéa 206(5)b), le paragraphe 211(1), les alinéas 211(3)b), 212h) à h.2) et 213(1)b), les paragraphes 213(3) et (4), l'alinéa 214(1)b), le paragraphe 214(3) et les articles 219, 221, 228 et 260 à 268;

(3) L'alinéa 203(4)a du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) l'article 204, l'alinéa 205(1)e, l'article 206, les paragraphes 211(1) et (2), 213(5) et 214(4) et les articles 219, 221, 228 et 260 à 268;

11. (1) L'alinéa 204(1)a du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) l'original du certificat visé au paragraphe (2);

(2) Le paragraphe 204(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa e), de ce qui suit :

f) dans le cas d'un bâtiment qui est un navire ressortissant à SOLAS, l'original de tout certificat d'aptitude exigé par la présente partie pour l'agent de sûreté du bâtiment et le personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté.

(3) L'alinéa 204(2)d de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(d) in the case of a non-SOLAS ship that is entitled to fly the flag of a foreign state, a ship security compliance document, or an interim ship security compliance document, issued or approved by the contracting government of that state.

(4) Le paragraphe 204(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) S'ils sont titulaires d'un certificat d'aptitude, l'agent de sûreté du bâtiment d'un navire ressortissant à SOLAS et les membres du personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté à bord d'un navire ressortissant à SOLAS veillent à avoir leur certificat à bord.

12. L'article 205 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

205. (1) L'exploitant d'un bâtiment :

a) établit la structure administrative et organisationnelle visant la sûreté du bâtiment;

(b) provide every person who has responsibilities under this Part with the support needed to fulfil his or her responsibilities;

(c) designate in writing a company security officer and a vessel security officer, by name or by position, other than the position for which the designation is being made;

(d) implement and maintain the vessel security plan, including any corrective action referred to in paragraph 209(h), and, where applicable, the marine facility security plan or the port security plan;

(e) provide the master with the following information:

(i) the names of the parties responsible for appointing shipboard personnel, such as vessel management companies, crewing agents, contractors and concessionaires,

(ii) the names of the parties responsible for deciding the employment of the vessel, and

(iii) if the vessel is under a charter-party, the names of contact persons for the charter-party;

(f) in the case of a SOLAS ship, ensure that the vessel security officer and vessel personnel with or without security responsibilities have the ability to maintain their effectiveness while performing their duties in accordance with the requirements set out in,

(i) in the case of a ship that is entitled to fly the Canadian flag, the safe manning document issued under section 202 of the *Marine Personnel Regulations*, or

(ii) in the case of a ship that is entitled to fly the flag of a foreign state, the safe manning document issued by the contracting government of that state;

(g) in the case of a vessel that is entitled to fly the Canadian flag, ensure that a vessel security plan is established;

(h) ensure that the vessel security officer and vessel personnel with or without security responsibilities meet the training requirements set out in sections A-VI/5 and A-VI/6 of the STCW Code; and

(i) clearly identify each restricted area on the vessel.

(2) The operator of a SOLAS ship shall permanently mark the ship with the International Maritime Organization Ship Identification Number in accordance with Regulation 3 of Chapter XI-1 of SOLAS.

13. Section 206 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (4):

(5) The master shall ensure that the vessel security officer and vessel personnel with or without security responsibilities carry on board

(a) in the case of a SOLAS ship entitled to fly the Canadian flag, their certificates of proficiency issued under Part 8; and

b) fournit à chaque personne ayant des responsabilités qui lui sont imposées par la présente partie le soutien nécessaire pour s'acquitter de celles-ci;

c) désigne par écrit un agent de sûreté de la compagnie et un agent de sûreté du bâtiment, expressément ou selon un poste autre que celui pour lequel ils sont désignés;

d) met en œuvre et maintient le plan de sûreté du bâtiment, y compris toute mesure corrective visée à l'alinéa 209h), et, le cas échéant, celui de l'installation maritime ou celui du port;

e) fournit au capitaine les renseignements suivants :

(i) le nom des parties chargées de procéder à la nomination du personnel de bord, telles les sociétés de gestion maritime, les agents d'équipage, les entrepreneurs et les concessionnaires,

(ii) le nom des parties chargées de décider de l'emploi du bâtiment,

(iii) dans le cas où le bâtiment est sous l'empire d'une charte-partie, le nom des personnes-ressources concernant la charte-partie;

f) dans le cas d'un navire ressortissant à SOLAS, veille à ce que l'agent de sûreté du bâtiment et le personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté soient en mesure de demeurer efficaces lorsqu'ils exercent leurs fonctions conformément aux exigences prévues :

(i) dans le cas d'un navire autorisé à battre pavillon canadien, dans le document spécifiant les effectifs de sécurité délivré en application de l'article 202 du *Règlement sur le personnel maritime*,

(ii) dans le cas d'un navire autorisé à battre pavillon d'un État étranger, dans le document spécifiant les effectifs de sécurité délivré par le gouvernement contractant de cet État;

g) dans le cas d'un bâtiment autorisé à battre pavillon canadien, veille à ce qu'un plan de sûreté du bâtiment soit établi;

h) veille à ce que l'agent de sûreté du bâtiment et le personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté satisfassent aux exigences de formation indiquées aux sections A-VI/5 et A-VI/6 du Code STCW;

i) identifie clairement chaque zone réglementée du bâtiment.

(2) L'exploitant d'un navire ressortissant à SOLAS marque de manière permanente son navire avec le numéro d'identification du navire de l'Organisation maritime internationale conformément à la Règle 3 du chapitre XI-1 de SOLAS.

13. L'article 206 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

(5) Le capitaine veille à ce que l'agent de sûreté du bâtiment et le personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté aient à bord :

a) dans le cas d'un navire ressortissant à SOLAS autorisé à battre pavillon canadien, leurs certificats d'aptitude délivrés en vertu de la partie 8;

(b) in the case of a SOLAS ship entitled to fly the flag of a foreign state, their certificates of proficiency issued by the contracting government of that state.

14. (1) The portion of subsection 211(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) Subject to subsection (6), a SOLAS ship's vessel security officer shall hold

(2) Subsections 211(4) and (5) of the Regulations are repealed.

(3) Subsection 211(7) of the Regulations is repealed.

15. Section 212 of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (h):

(h.1) ensure that all persons employed or engaged on board a vessel, including contractors, receive security orientation that is appropriate to their duties and the time they have spent on board the vessel, in order to be able to

- (i) report a security incident,
- (ii) know the procedures to follow when there is a security threat, and
- (iii) take part in security-related emergency and contingency procedures;

(h.2) ensure that vessel personnel with security responsibilities receive, before carrying out any of those responsibilities, security orientation that is appropriate to their duties;

16. Section 213 of the Regulations is replaced by the following:

213. (1) A member of the vessel personnel with security responsibilities on a SOLAS ship shall hold

(a) in the case of a SOLAS ship that is entitled to fly the Canadian flag, a certificate of proficiency as a member of the vessel personnel with security responsibilities issued under Part 8; or

(b) in the case of a SOLAS ship that is entitled to fly the flag of a foreign state, a certificate of proficiency as a member of the ship personnel with security responsibilities issued by the contracting government of that state.

(2) Before January 1, 2014, a member of the vessel personnel with security responsibilities on a SOLAS ship that is entitled to fly the Canadian flag who commenced sea service before January 1, 2012 is not required to hold a certificate of proficiency as a member of the vessel personnel with security responsibilities if the member demonstrates, by training or job experience, that he or she has knowledge and competence in the areas set out in subsection (5).

b) dans le cas d'un navire ressortissant à SOLAS autorisé à battre pavillon d'un État étranger, leurs certificats d'aptitude délivrés par le gouvernement contractant de cet État.

14. (1) Le passage du paragraphe 211(3) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Sous réserve du paragraphe (6), l'agent de sûreté du bâtiment d'un navire ressortissant à SOLAS est titulaire :

(2) Les paragraphes 211(4) et (5) du même règlement sont abrogés.

(3) Le paragraphe 211(7) du même règlement est abrogé.

15. L'article 212 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa h), de ce qui suit :

h.1) veille à ce que toutes les personnes employées ou engagées sur un bâtiment, y compris les entrepreneurs, reçoivent une initiation en matière de sûreté qui est propre à leurs fonctions et au temps qu'elles ont passé à bord du bâtiment afin d'être en mesure, à la fois :

- (i) de signaler les incidents de sûreté,
- (ii) de connaître les procédures à suivre lorsqu'il y a une menace contre la sûreté,
- (iii) de participer aux procédures d'urgence liées à la sûreté;

h.2) veille à ce que tout le personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté reçoive, avant de les exercer, une initiation en matière de sûreté qui est propre à ses fonctions;

16. L'article 213 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

213. (1) Tout membre du personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté à bord d'un navire ressortissant à SOLAS est titulaire :

a) dans le cas d'un navire ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon canadien, d'un certificat d'aptitude aux fonctions de membre du personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté qui est délivré sous le régime de la partie 8;

b) dans le cas d'un navire ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon d'un État étranger, d'un certificat d'aptitude aux fonctions de membre du personnel du navire ayant des responsabilités en matière de sûreté qui est délivré par le gouvernement contractant de cet État.

(2) Avant le 1^{er} janvier 2014, les membres du personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté à bord d'un navire ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon canadien et ayant commencé leur service en mer avant le 1^{er} janvier 2012 ne sont pas tenus d'être titulaires d'un certificat d'aptitude aux fonctions de membre du personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté s'ils démontrent, par formation ou expérience de travail, qu'ils possèdent les connaissances et la compétence dans les domaines prévus au paragraphe (5).

(3) Before January 1, 2014, a member of the vessel personnel with security responsibilities on a SOLAS ship that is entitled to fly the flag of a foreign state is not required to hold a certificate of proficiency as a member of the ship personnel with security responsibilities if the member demonstrates, by training or job experience, that he or she has knowledge and competence in the areas set out in section 13.3 of Part B of the ISPS Code.

(4) In circumstances of exceptional necessity, if a member of the vessel personnel with security responsibilities is temporarily unavailable to fulfil his or her security responsibilities on a SOLAS ship, the Administration may permit a member of the vessel personnel without security responsibilities but with a knowledge of the vessel security plan to fulfil those responsibilities until the ship arrives at the next port of call or for a period not exceeding 30 days.

(5) A member of the vessel personnel with security responsibilities on a non-SOLAS ship shall have, by training or job experience, knowledge and competence that are relevant to the industry in which the ship operates in any of the following areas that relate to the member's responsibilities:

- (a) current security threats and patterns;
- (b) the recognition and detection of weapons, explosives and incendiaries, and other dangerous substances and devices;
- (c) the recognition of the characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
- (d) techniques that might be used to violate security procedures or to circumvent security procedures, equipment or systems;
- (e) crowd management and control techniques;
- (f) security-related communications;
- (g) emergency preparedness and response and contingency planning;
- (h) the operation, testing, calibration and maintenance of security equipment and systems;
- (i) inspection and monitoring techniques;
- (j) methods of performing physical searches of persons and goods, including personal effects, baggage, ships' stores and cargo;
- (k) the relevant provisions of the vessel security plan; and
- (l) the meanings and the requirements of the different MARSEC levels.

(3) Avant le 1^{er} janvier 2014, les membres du personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté à bord d'un navire ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon d'un État étranger ne sont pas tenus d'être titulaires d'un certificat d'aptitude aux fonctions de membre du personnel du navire ayant des responsabilités en matière de sûreté s'ils démontrent, par formation ou expérience de travail, qu'ils possèdent les connaissances et la compétence dans les domaines prévus à l'article 13.3 de la Partie B du Code ISPS.

(4) Dans des circonstances d'extrême nécessité, lorsqu'un membre du personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté est temporairement indisponible pour exercer ses responsabilités en matière de sûreté à bord d'un navire ressortissant à SOLAS, l'Administration peut autoriser tout membre du personnel du bâtiment n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté mais ayant une connaissance du plan de sûreté du bâtiment à exercer ces responsabilités jusqu'à ce que le navire arrive au port d'escale suivant ou pendant une période maximale de trente jours.

(5) Tout membre du personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté à bord d'un navire non ressortissant à SOLAS possède, par formation ou expérience de travail, les connaissances et la compétence qui sont afférentes à l'industrie dans laquelle le navire est exploité dans l'un ou l'autre des domaines ci-après liés à ses responsabilités :

- a) les menaces actuelles contre la sûreté et leurs différentes formes;
- b) l'identification et la détection d'armes, d'explosifs et d'engins incendiaires, ainsi que d'autres substances et engins dangereux;
- c) l'identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
- d) les techniques qui pourraient être utilisées pour contrevenir aux procédures de sûreté ou pour contourner les procédures, le matériel ou les systèmes de sûreté;
- e) les techniques de maîtrise des foules;
- f) les communications liées à la sûreté;
- g) la préparation, l'intervention et la planification d'urgence;
- h) le fonctionnement, la mise à l'essai, l'étalonnage et l'entretien du matériel et des systèmes de sûreté;
- i) les techniques d'inspection et de surveillance;
- j) les méthodes de fouille manuelle des personnes et des biens, y compris des effets personnels, des bagages, des provisions de bord et de la cargaison;
- k) les dispositions pertinentes du plan de sûreté du bâtiment;
- l) la signification et les exigences des différents niveaux MARSEC.

17. Section 214 of the Regulations is replaced by the following:

214. (1) A member of the vessel personnel without security responsibilities on a SOLAS ship shall hold

- (a) in the case of a SOLAS ship that is entitled to fly the Canadian flag, a certificate of proficiency as a member of the vessel personnel without security responsibilities issued under Part 8; or
- (b) in the case of a SOLAS ship that is entitled to fly the flag of a foreign state, a certificate of proficiency as a member of the ship personnel without security responsibilities issued by the contracting government of that state.

(2) Before January 1, 2014, a member of the vessel personnel without security responsibilities on a SOLAS ship that is entitled to fly the Canadian flag who commenced sea service before January 1, 2012 is not required to hold a certificate of proficiency as a member of the vessel personnel without security responsibilities if the member demonstrates, by training or job experience, that he or she has knowledge and competence in the areas set out in subsection (4).

(3) Before January 1, 2014, a member of the vessel personnel without security responsibilities on a SOLAS ship that is entitled to fly the flag of a foreign state is not required to hold a certificate of proficiency as a member of the ship personnel without security responsibilities if the member demonstrates, by training or job experience, that he or she has knowledge and competence in the areas set out in section 13.4 of Part B of the ISPS Code.

(4) A member of the vessel personnel without security responsibilities on a non-SOLAS ship, and a contractor engaged on the ship, shall receive security orientation that is appropriate to their duties and the amount of time that they have spent on board the ship. The security orientation shall address the following:

- (a) the meanings of the different MARSEC levels, the procedures at each level and the emergency procedures and contingency plans;
- (b) the recognition and detection of weapons, explosives and incendiaries, and other dangerous substances and devices;
- (c) the recognition of the characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security; and
- (d) techniques that might be used to violate security procedures or to circumvent security procedures, equipment or systems.

17. L'article 214 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

214. (1) Tout membre du personnel du bâtiment n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté à bord d'un navire ressortissant à SOLAS est titulaire :

- a) dans le cas d'un navire ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon canadien, d'un certificat d'aptitude aux fonctions de membre du personnel du bâtiment n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté délivré sous le régime de la partie 8;
- b) dans le cas d'un navire ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon d'un État étranger, d'un certificat d'aptitude aux fonctions de membre du personnel du navire n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté délivré par le gouvernement contractant de cet État.

(2) Avant le 1^{er} janvier 2014, les membres du personnel du bâtiment n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté à bord d'un navire ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon canadien et ayant commencé leur service en mer avant le 1^{er} janvier 2012 ne sont pas tenus d'être titulaires d'un certificat d'aptitude aux fonctions de membre du personnel du bâtiment n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté s'ils démontrent, par formation ou expérience de travail, qu'ils possèdent les connaissances et la compétence dans les domaines prévus au paragraphe (4).

(3) Avant le 1^{er} janvier 2014, les membres du personnel du bâtiment n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté à bord d'un navire ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon d'un État étranger ne sont pas tenus d'être titulaires d'un certificat d'aptitude aux fonctions de membre du personnel du navire n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté s'ils démontrent, par formation ou expérience de travail, qu'ils possèdent les connaissances et la compétence dans les domaines prévus à l'article 13.4 de la Partie B du Code ISPS.

(4) Les membres du personnel du bâtiment n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté à bord d'un navire non ressortissant à SOLAS et les entrepreneurs qui sont engagés à bord reçoivent une initiation en matière de sûreté propre à leurs fonctions et au temps qu'ils ont passé à bord du navire et visant les questions suivantes :

- a) la signification des différents niveaux MARSEC, les procédures à chaque niveau et les procédures et plans d'urgence;
- b) l'identification et la détection d'armes, d'explosifs et d'engins incendiaires, ainsi que d'autres substances et engins dangereux;
- c) l'identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
- d) les techniques qui pourraient être utilisées pour contrevenir aux procédures de sûreté ou pour contourner les procédures, le matériel ou les systèmes de sûreté.

18. (1) Subsection 216(1) of the Regulations is replaced by the following:

216. (1) A security drill may be conducted with other drills, if appropriate, but shall be conducted at least once every three months, except in the case of a vessel that is entitled to fly the Canadian flag and that is not engaged on an international voyage or is not in service at the time that a drill is to be conducted, in which case the drill shall be conducted within one week after the beginning of an international voyage or the return to service.

(2) Subsection 216(3) of the Regulations is repealed.

(3) Subsection 216(5) of the Regulations is replaced by the following:

(5) A documented response to a security incident that was recorded under paragraph 218(1)(c) is considered equivalent to a security drill.

19. (1) Paragraph 217(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) shall test the requirements of the vessel security plan that are relevant to the objectives of each exercise, and shall involve the active participation of personnel on board the vessel as appropriate to the exercise;

(2) Paragraph 217(1)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) shall test, at a minimum, elements of coordination, resource availability, response, and communication and notification procedures.

(3) Section 217 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) The implementation of security procedures at MARSEC level 2 or MARSEC level 3 is considered equivalent to a security exercise.

20. Subsection 218(1) of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (d):

(d.1) a record of the date on which and the time at which the vessel becomes subject to this Part and of the date on which and the time at which it ceases to be subject to this Part;

21. Paragraph 219(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) if the MARSEC level in effect at a marine facility with which the vessel is about to interface is raised to a level higher than the level in effect on the vessel, ensure that the vessel complies, without undue delay before interfacing with the facility, with all the procedures established in the vessel security plan for compliance with that higher MARSEC level;

22. (1) Paragraphs 221(2)(g) to (i) of the Regulations are replaced by the following:

(g) the number of its International Ship Security Certificate or interim International Ship Security

18. (1) Le paragraphe 216(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

216. (1) Les exercices de sûreté peuvent, s'il y a lieu, être jumelés à d'autres exercices, mais sont effectués au moins une fois tous les trois mois, sauf dans le cas d'un bâtiment autorisé à battre pavillon canadien qui n'effectue pas un voyage international ou qui n'est pas en service au moment où un exercice doit être effectué, auquel cas ils sont effectués dans la semaine qui suit le début d'un voyage international ou la remise en service.

(2) Le paragraphe 216(3) du même règlement est abrogé.

(3) Le paragraphe 216(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(5) Une intervention documentée concernant un incident de sûreté qui est consigné conformément à l'alinéa 218(1)c) est considérée comme étant équivalente à un exercice de sûreté.

19. (1) L'alinéa 217(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) mettent à l'essai les exigences du plan de sûreté du bâtiment relatives aux objectifs visés par chaque entraînement et comportent, selon l'entraînement, la participation active du personnel à bord du bâtiment;

(2) L'alinéa 217(1)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) mettent à l'essai, à tout le moins, les éléments de coordination, la disponibilité des ressources, les interventions et les procédures de communication et de notification.

(3) L'article 217 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) La mise en œuvre de procédures de sûreté au niveau MARSEC 2 ou MARSEC 3 est considérée comme étant équivalente à un entraînement de sûreté.

20. Le paragraphe 218(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

d.1) la date et l'heure à partir desquelles le bâtiment devient assujéti à la présente partie et à partir desquelles il cesse de l'être;

21. L'alinéa 219(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) si le niveau MARSEC à une installation maritime avec laquelle le bâtiment est sur le point d'avoir une interface est rehaussé à un niveau plus élevé que celui en vigueur à bord du bâtiment, veille à ce que le bâtiment soit conforme, avant l'interface et sans retard indu, à toutes les procédures établies dans le plan de sûreté du bâtiment concernant la conformité au niveau MARSEC rehaussé;

22. (1) Les alinéas 221(2)g) à i) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

g) le numéro du certificat international de sûreté du navire ou du certificat international de sûreté

Certificate, of its Canadian Vessel Security Certificate or interim Canadian Vessel Security Certificate, or of its ship security compliance document or interim ship security compliance document;

(h) its International Maritime Organization ship identification number, if it is a SOLAS ship;

(h.1) as applicable, the International Maritime Organization Unique Company Identification Number of its company and the International Maritime Organization Unique Registered Owner Identification Number of its owner, as defined in Regulation 3-1 of Chapter XI-1 of SOLAS;

(i) the date of issuance, date of expiry and name of the issuing body of its International Ship Security Certificate or interim International Ship Security Certificate, of its Canadian Vessel Security Certificate or interim Canadian Vessel Security Certificate, or of its ship security compliance document or interim ship security compliance document;

(2) Paragraphs 221(2)(m) and (n) of the Regulations are replaced by the following:

(m) details of any security breach, security incident or security threat involving the vessel during the last ten calls at marine facilities and during the time spent at sea between those calls;

(3) Paragraph 221(2)(r) of the Regulations is replaced by the following:

(r) the date on which the information is reported and the latitude and longitude of the vessel at the time that it is reported;

(4) Paragraph 221(2)(s) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(s) the vessel's course and speed;

(5) Paragraph 221(2)(t) of the Regulations is replaced by the following:

(t) its first port of call in Canada, with the estimated time of arrival at that port of call, and, if applicable, its final destination, with the estimated time of arrival at that destination;

(6) Subsection 221(2) of the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (w), by adding "and" at the end of paragraph (x) and by adding the following after paragraph (x):

(y) the following contact information:

- (i) the name of the master,
- (ii) an email address, if applicable, and
- (iii) a satellite or cellular telephone number, if applicable.

(7) Subsection 221(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) If there is any change in the pre-arrival information reported under subsection (1), the master of a vessel shall ensure

(a) that the change is reported to the Minister in accordance with the instructions set out in the most recent edition of the Canadian Coast Guard publication *Radio Aids to Marine Navigation*;

du navire provisoire, du certificat de sûreté pour bâtiment canadien ou du certificat de sûreté pour bâtiment canadien provisoire ou du document de conformité de sûreté du navire ou du document de conformité de sûreté du navire provisoire;

h) le numéro d'identification du navire de l'Organisation maritime internationale, s'il s'agit d'un navire ressortissant à SOLAS;

h.1) s'il y a lieu, le numéro d'identification unique de la compagnie de l'Organisation maritime internationale attribué à sa compagnie et le numéro d'identification unique de propriétaire inscrit de l'Organisation maritime internationale attribué à son propriétaire, au sens de la Règle 3-1 du chapitre XI-1 de SOLAS;

i) la date de délivrance, la date d'expiration et le nom de l'organisme de délivrance du certificat international de sûreté du navire ou du certificat international de sûreté du navire provisoire, du certificat de sûreté pour bâtiment canadien ou du certificat de sûreté pour bâtiment canadien provisoire ou du document de conformité de sûreté du navire ou du document de conformité de sûreté du navire provisoire;

(2) Les alinéas 221(2)m) et n) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

m) des détails de toute infraction à la sûreté, de tout incident de sûreté et de toute menace contre la sûreté concernant le bâtiment durant les dix dernières visites à des installations maritimes et durant le temps passé en mer entre ces visites;

(3) L'alinéa 221(2)r) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

r) la date de la transmission des renseignements et la latitude et la longitude du bâtiment au moment de cette transmission;

(4) L'alinéa 221(2)s) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(s) the vessel's course and speed;

(5) L'alinéa 221(2)t) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

t) son premier port d'escale au Canada ainsi que l'heure prévue d'arrivée à ce port et, le cas échéant, sa dernière destination ainsi que l'heure prévue d'arrivée à cette destination;

(6) Le paragraphe 221(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa x), de ce qui suit :

y) les coordonnées suivantes :

- (i) le nom du capitaine,
- (ii) une adresse électronique, le cas échéant,
- (iii) un numéro de téléphone satellite ou cellulaire, le cas échéant.

(7) Le paragraphe 221(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) S'il survient des changements dans les renseignements exigés au préalable qui sont transmis en application du paragraphe (1), le capitaine d'un bâtiment veille à ce que les conditions suivantes soient respectées :

a) les changements sont transmis au ministre conformément aux instructions contenues dans

(b) that the vessel does not enter Canadian waters unless the change has been reported to the Minister; and

(c) in the case of a change that has occurred after the vessel has entered Canadian waters, that the change is reported to the Minister before the vessel's first interface with a marine facility in Canada.

23. Subsection 233(4) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (d), by adding “and” at the end of paragraph (e) and by adding the following after paragraph (e):

(f) the fact that the vessel was not subject to this Part before the start of an international voyage.

24. Subsection 234(2) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (t) and by adding the following after paragraph (u):

(v) procedures to facilitate shore leave for vessel personnel or crew change;

(w) procedures for overcoming any vulnerability resulting from the fact referred to in paragraph 233(4)(f); and

(x) procedures to be followed when the vessel becomes subject to this Part and when it ceases to be subject to this Part.

25. Paragraph 256(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) report any security threats or security incidents involving the vessel to the Minister without undue delay;

26. Subsection 257(3) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (d), by adding “and” at the end of paragraph (e) and by adding the following after paragraph (e):

(f) the findings of the vessel security assessment.

27. The reference “[266 to 299 reserved]” after section 265 of the Regulations is replaced by the following:

ACCESS

Prohibition

266. The operator of a SOLAS ship or a non-SOLAS ship shall not allow a person to board the ship unless the person is

(a) a member of the crew of the ship;

(b) a contractor or service provider engaged to perform work on the ship;

(c) a person listed in any of paragraphs 267(1)(a) to (e); or

(d) any other person authorized by the operator or the master of the ship to come on board.

l'édition la plus récente de la publication *Aides radio à la navigation maritime* de la Garde côtière canadienne;

b) le bâtiment n'entre pas dans les eaux canadiennes, sauf si les changements ont été transmis au ministre;

c) si les changements sont survenus après l'entrée du bâtiment dans les eaux canadiennes, ils sont transmis au ministre avant la première interface du bâtiment avec une installation maritime au Canada.

23. Le paragraphe 233(4) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa e), de ce qui suit :

f) du fait que le bâtiment n'était pas soumis aux exigences de la présente partie avant le début d'un voyage international.

24. Le paragraphe 234(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa u), de ce qui suit :

v) des procédures pour faciliter les congés à terre du personnel du bâtiment ou les changements d'équipage;

w) des procédures pour rectifier tout élément vulnérable qui résulte du fait visé à l'alinéa 233(4)f);

x) des procédures à suivre lorsque le bâtiment devient assujéti à la présente partie et lorsqu'il cesse de l'être.

25. L'alinéa 256c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) signaler au ministre, sans retard indu, toute menace contre la sûreté ou tout incident de sûreté concernant le bâtiment;

26. Le paragraphe 257(3) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa e), de ce qui suit :

f) les constatations de l'évaluation de la sûreté du bâtiment.

27. La mention « [266 à 299 réservés] » qui suit l'article 265 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

ACCÈS

Interdiction

266. Il est interdit à l'exploitant d'un navire ressortissant à SOLAS ou non ressortissant à SOLAS de permettre à une personne d'y monter à moins que celle-ci ne soit, selon le cas :

a) un membre d'équipage du navire;

b) un entrepreneur ou un fournisseur de services engagés pour y effectuer des travaux;

c) une personne visée à l'un des alinéas 267(1)a) à e);

d) toute autre personne autorisée par l'exploitant ou le capitaine du navire à monter à bord.

267. (1) No person shall enter or remain in a restricted area on a SOLAS ship or a non-SOLAS ship unless the person is

- (a) a member of the crew authorized to do so in accordance with the security procedures established in the vessel security plan;
- (b) a person other than a member of the crew who is escorted by an individual authorized to do so in accordance with the security procedures established in the vessel security plan;
- (c) an inspector designated under subsection 22(1) of the Act who is on duty;
- (d) a member of any of the following groups who is on duty on board the ship or at a marine facility during an interface with the ship:
 - (i) any police force in Canada,
 - (ii) the Canadian Security Intelligence Service,
 - (iii) the Canadian Forces within the meaning of Part II of the *National Defence Act*, or
 - (iv) the Canada Border Services Agency; or
- (e) a provider of emergency services who requires access to the restricted area for the protection and preservation of life or property.

(2) No person shall provide another person with access to a restricted area or assistance in entering a restricted area unless the person accessing the restricted area is a person referred to in any of paragraphs (1)(a) to (e).

Escorted Access

268. (1) A person who is being escorted in a restricted area shall remain with the escort while in the restricted area.

(2) An escort shall remain with the person being escorted, or ensure that another person who is authorized to do so under the security plan acts as the escort, while the person is in the restricted area.

[269 to 299 reserved]

28. Subsection 302(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) The operator of an occasional-use marine facility shall ensure that the requirements of sections 315 and 355 to 360.1 are met.

29. Section 303 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (i), by adding “and” at the end of paragraph (j) and by adding the following after paragraph (j):

- (k) clearly mark with signs each restricted area at the marine facility.

30. Subsection 310(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) A documented response to a security incident that was recorded under paragraph 312(1)(c) is considered equivalent to a security drill.

267. (1) Il est interdit à toute personne d'entrer dans une zone réglementée d'un navire ressortissant à SOLAS ou non ressortissant à SOLAS ou d'y demeurer à moins qu'elle ne soit, selon le cas :

- a) un membre d'équipage qui est autorisé à le faire selon les procédures de sûreté établies dans le plan de sûreté du bâtiment;
- b) une personne, autre qu'un membre d'équipage, qui est escortée par une personne autorisée à le faire selon les procédures de sûreté établies dans le plan de sûreté du bâtiment;
- c) un inspecteur qui est désigné en vertu du paragraphe 22(1) de la Loi et qui est en service;
- d) un membre de l'un des groupes ci-après qui est en service à bord du navire ou à une installation maritime durant une interface avec le navire :
 - (i) une force policière du Canada,
 - (ii) le Service canadien du renseignement de sécurité,
 - (iii) les Forces canadiennes au sens de la partie II de la *Loi sur la défense nationale*,
 - (iv) l'Agence des services frontaliers du Canada;
- e) un fournisseur de services d'urgence qui a besoin d'avoir accès à la zone réglementée pour la protection et la préservation de la vie ou des biens.

(2) Il est interdit à toute personne de donner accès à une zone réglementée à une autre personne ou de l'aider à y entrer, sauf si celle-ci est une personne visée à l'un des alinéas (1)a) à e).

Accès escorté

268. (1) Toute personne escortée dans une zone réglementée demeure avec l'escorte tant qu'elle s'y trouve.

(2) Une escorte demeure avec la personne escortée, ou veille à ce qu'une autre personne autorisée à le faire par le plan de sûreté agisse à titre d'escorte, tant que celle-ci se trouve dans la zone réglementée.

[269 à 299 réservés]

28. Le paragraphe 302(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) L'exploitant d'une installation maritime à usage occasionnel veille à ce que les exigences des articles 315 et 355 à 360.1 soient respectées.

29. L'article 303 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa j), de ce qui suit :

- k) indique clairement, par des panneaux, chaque zone réglementée de l'installation maritime.

30. Le paragraphe 310(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Toute intervention documentée concernant un incident de sûreté qui est consigné conformément à l'alinéa 312(1)c) est considérée comme étant équivalente à un exercice de sûreté.

31. (1) Subsections 311(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

311. (1) Security exercises

(a) shall test the requirements of the marine facility security plan that are relevant to the objectives of each exercise, and shall involve the active participation of marine facility personnel as appropriate to the exercise;

(b) may involve the participation of governmental authorities or personnel from vessels, other marine facilities or port administrations who have security responsibilities, depending on the scope and the nature of the exercise;

(c) may be performed only with respect to the marine facility or as part of a cooperative program to test the security plan of another marine facility or the security plan of a vessel or a port; and

(d) shall test, at a minimum, elements of coordination, resource availability, response, and communication and notification procedures.

(2) Security exercises shall be conducted at least once every calendar year with no more than 18 months between them.

(2) Section 311 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) If a marine facility is involved in the implementation of MARSEC level 2 or MARSEC level 3 following a security incident, the implementation of the MARSEC level is considered equivalent to a security exercise.

32. Subsection 324(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) For MARSEC levels 2 and 3, the marine facility security plan shall contain procedures for ensuring that the operator of the marine facility evaluates the need for additional security procedures.

33. Subsection 325(1) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (e), by adding “and” at the end of paragraph (f) and by adding the following after paragraph (f):

(g) facilitate shore leave for vessel personnel or crew change.

34. The heading before section 346 of the English version of the Regulations is replaced by the following:

*Security Threats, Security Breaches
and Security Incidents*

35. Paragraph 346(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) report any security threats, security breaches or security incidents to the Minister without undue delay;

36. Section 350 of the Regulations and the heading before it are repealed.

31. (1) Les paragraphes 311(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

311. (1) Les entraînements de sûreté :

a) mettent à l’essai les exigences du plan de sûreté de l’installation maritime relatives aux objectifs visés par chaque entraînement et comportent, selon l’entraînement, la participation active du personnel de l’installation maritime;

b) peuvent comprendre la participation des autorités gouvernementales ou du personnel des bâtiments, d’autres installations maritimes ou d’organismes portuaires ayant des responsabilités en matière de sûreté, selon la portée et la nature des entraînements;

c) peuvent s’effectuer seulement à l’égard de l’installation maritime ou faire partie d’un programme coopératif visant à mettre à l’essai le plan de sûreté d’une autre installation maritime ou celui d’un bâtiment ou d’un port;

d) mettent à l’essai, à tout le moins, les éléments de coordination, la disponibilité des ressources, les interventions et les procédures de communication et de notification.

(2) Les entraînements de sûreté s’effectuent au moins une fois par année civile, l’intervalle entre les entraînements ne dépassant pas dix-huit mois.

(2) L’article 311 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) Lorsqu’une installation maritime est visée par la mise en œuvre du niveau MARSEC 2 ou du niveau MARSEC 3 à la suite d’un incident de sûreté, la mise en œuvre est considérée comme étant équivalente à un entraînement de sûreté.

32. Le paragraphe 324(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Pour les niveaux MARSEC 2 et 3, le plan de sûreté de l’installation maritime comprend des procédures pour que l’exploitant de l’installation maritime évalue la nécessité de procédures de sûreté supplémentaires.

33. Le paragraphe 325(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa f), de ce qui suit :

g) faciliter les congés à terre du personnel du bâtiment ou les changements d’équipage.

34. L’intertitre précédant l’article 346 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

*Security Threats, Security Breaches
and Security Incidents*

35. L’alinéa 346c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) le signalement au ministre, sans retard indu, de toute menace contre la sûreté, de toute infraction à la sûreté et de tout incident de sûreté;

36. L’article 350 du même règlement et l’intertitre le précédant sont abrogés.

37. (1) Subsection 352(1) of the Regulations is replaced by the following:

352. (1) If the Minister is satisfied that a marine facility security plan meets the requirements of this Part, the Minister shall approve the plan and issue a letter of approval certifying that the plan meets the requirements of this Part, unless approving the plan is not in the public interest and is likely to adversely affect marine transportation security.

(2) Subsection 352(2) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (c), by adding “and” at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):

(e) the findings of the marine facility security assessment.

(3) Section 352 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) The Minister shall issue, in English or French, an interim statement of compliance in respect of a marine facility if the marine facility security plan has been approved but a security inspector has not yet conducted an inspection under section 23 of the Act to ensure compliance with the requirements of this Part.

(4) The interim statement of compliance is valid until the expiry of six months after the day on which it is issued or until a statement of compliance is issued under subsection (5), whichever comes first.

(5) If the Minister is satisfied, on the basis of an inspection conducted under section 23 of the Act, that the requirements of this Part have been met, the Minister shall issue, in English or French, a statement of compliance in respect of the marine facility.

(6) The interim statement of compliance and the statement of compliance are valid while the approved security plan in respect of the marine facility is valid.

38. The reference “[353 and 354 reserved]” after section 352 of the Regulations is replaced by the following:

Required Documentation

353. No person shall operate a marine facility, except an occasional-use marine facility, without a valid interim statement of compliance issued under subsection 352(3) or a valid statement of compliance issued under subsection 352(5).

[354 reserved]

39. Section 355 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (e), by adding “and” at the end of paragraph (f) and by adding the following after paragraph (f):

(g) clearly mark with signs each restricted area at the marine facility.

37. (1) Le paragraphe 352(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

352. (1) S’il conclut que le plan de sûreté d’une installation maritime est conforme aux exigences de la présente partie, le ministre l’approuve et délivre une lettre d’approbation attestant que le plan est conforme aux exigences de la présente partie, sauf si l’approbation du plan n’est pas dans l’intérêt public et risque de compromettre la sûreté du transport maritime.

(2) Le paragraphe 352(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa d), de ce qui suit :

e) les constatations de l’évaluation de la sûreté de l’installation maritime.

(3) L’article 352 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Le ministre délivre, en français ou en anglais, une déclaration de conformité provisoire à l’égard d’une installation maritime si le plan de sûreté de celle-ci a été approuvé, mais que l’inspecteur n’a pas encore procédé à une visite en application de l’article 23 de la Loi pour faire respecter les exigences de la présente partie.

(4) La déclaration de conformité provisoire est valide jusqu’à l’expiration d’une période de six mois après la date de sa délivrance ou jusqu’à la délivrance d’une déclaration de conformité en vertu du paragraphe (5), selon la première de ces éventualités à survenir.

(5) S’il conclut, à la suite d’une visite effectuée en application de l’article 23 de la Loi, que les exigences de la présente partie sont respectées, le ministre délivre, en français ou en anglais, une déclaration de conformité à l’égard de l’installation maritime.

(6) La déclaration de conformité provisoire et la déclaration de conformité demeurent valides tant que le plan de sûreté approuvé à l’égard de l’installation maritime le demeure.

38. La mention « [353 et 354 réservés] » qui suit l’article 352 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Documents exigés

353. Il est interdit d’exploiter une installation maritime, sauf une installation maritime à usage occasionnel, sans avoir une déclaration de conformité provisoire valide délivrée en vertu du paragraphe 352(3) ou une déclaration de conformité valide délivrée en vertu du paragraphe 352(5).

[354 réservé]

39. L’article 355 du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa f), de ce qui suit :

g) indique clairement, par des panneaux, chaque zone réglementée de l’installation maritime.

40. The reference “[359 and 360 reserved]” after section 358 of the Regulations is replaced by the following:

Security Procedures

359. (1) Security procedures shall be established for an occasional-use marine facility. The security procedures shall include

- (a) a description of the organization of the occasional-use marine facility in terms of security, including the tasks of marine facility personnel with security responsibilities;
- (b) the name of the operator and the name and position of the occasional-use marine facility security officer, including information on how they may be contacted at any time;
- (c) a description of procedures for the following:
 - (i) responding to changes in the MARSEC level,
 - (ii) interfacing, at each MARSEC level, with vessels to which Part 2 applies,
 - (iii) coordinating, with the master of a vessel and, if applicable, the port security officer, shore leave for vessel personnel or crew change, as well as access to the vessel by visitors passing through the occasional-use marine facility,
 - (iv) reporting security incidents to the appropriate law enforcement agencies, the Minister and, if applicable, the port administration,
 - (v) declarations of security,
 - (vi) implementing any temporary security procedures that are required during an interface,
 - (vii) keeping the records referred to in paragraph 358(f),
 - (viii) as appropriate to the occasional-use marine facility’s operations, briefing marine facility personnel on potential threats to security and on the need for vigilance and their assistance in reporting suspicious persons, objects or activities, at each MARSEC level, and
 - (ix) as appropriate to the occasional-use marine facility’s operations, performing the security sweeps required by paragraph 358(e).

(2) The security procedures established for an occasional-use marine facility shall also include procedures, as appropriate to the marine facility’s operations, to control access to the marine facility at each MARSEC level and to

- (a) deter the unauthorized entry of weapons, explosives and incendiaries, including any device that could be used to damage or destroy marine facilities or vessels or harm individuals;
- (b) secure any weapons, explosives, incendiaries or other dangerous substances and devices that are authorized by the operator to be at the occasional-use marine facility;

40. La mention « [359 et 360 réservés] » qui suit l’article 358 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Procédures de sûreté

359. (1) Des procédures de sûreté sont établies pour une installation maritime à usage occasionnel. Elles comprennent :

- a) une description de l’organisation de l’installation maritime à usage occasionnel en matière de sûreté, y compris les tâches de son personnel ayant des responsabilités en matière de sûreté;
- b) le nom de l’exploitant et le nom et le poste de l’agent de sûreté de l’installation maritime à usage occasionnel, y compris leurs coordonnées pour les joindre en tout temps;
- c) une description des procédures visant :
 - (i) l’intervention à la suite d’un changement du niveau MARSEC,
 - (ii) les interfaces avec des bâtiments auxquels s’applique la partie 2, à chaque niveau MARSEC,
 - (iii) la coordination, avec le capitaine d’un bâtiment et, le cas échéant, l’agent de sûreté du port, des congés à terre du personnel du bâtiment ou des changements d’équipage, de même que l’accès au bâtiment par des visiteurs qui passent par l’installation maritime à usage occasionnel,
 - (iv) le signalement des incidents de sûreté aux organismes compétents chargés d’assurer le respect des lois, au ministre et, le cas échéant, à l’organisme portuaire,
 - (v) les déclarations de sûreté,
 - (vi) la mise en œuvre de procédures de sûreté temporaires qui sont exigées pendant une interface,
 - (vii) la tenue des registres visés à l’alinéa 358f),
 - (viii) compte tenu des opérations de l’installation maritime à usage occasionnel, la mise au courant du personnel de l’installation maritime des menaces potentielles contre la sûreté et de la nécessité d’être vigilant et d’apporter son aide pour signaler les personnes, les activités ou les objets qui sont suspects, à chaque niveau MARSEC,
 - (ix) compte tenu des opérations de l’installation maritime à usage occasionnel, l’exécution du ratissage de sûreté exigé par l’alinéa 358e).

(2) Les procédures de sûreté établies pour une installation maritime à usage occasionnel comprennent aussi des procédures, compte tenu des opérations de l’installation, pour y contrôler l’accès à chaque niveau MARSEC et pour :

- a) empêcher l’introduction non autorisée d’armes, d’explosifs et d’engins incendiaires, y compris de tout dispositif qui pourrait être utilisé pour causer des dommages aux installations maritimes ou aux bâtiments ou les détruire ou blesser des individus;
- b) mettre en lieu sûr, le cas échéant, les armes, les explosifs, les engins incendiaires et les autres

- (c) identify the locations at which restrictions or prohibitions preventing unauthorized access are to be applied for each MARSEC level and specify that each location allowing access to the occasional-use marine facility is to be addressed;
- (d) identify the types of restrictions or prohibitions to be applied and the means of applying them;
- (e) establish the means of identification required to allow persons and vehicles to have access to or remain in the occasional-use marine facility without challenge; and
- (f) identify the locations at which the authorized screening of persons and goods, including vehicles, is to be conducted and ensure that these locations are covered in order to enable continuous screenings regardless of weather conditions.

Approval of Security Procedures

360. (1) If the Minister is satisfied that the security procedures for an occasional-use marine facility meet the requirements of section 359, the Minister shall approve the security procedures and issue a letter of compliance certifying that they meet the requirements of this Part, unless approving the security procedures is not in the public interest and is likely to adversely affect marine transportation security.

(2) Security procedures are valid for the period fixed by the Minister, which shall not exceed five years after the day on which they are approved by the Minister. In fixing the period, the Minister shall consider the following:

- (a) the marine facility's operations and the industry in which it operates;
- (b) the operator's security record;
- (c) the marine facility's security record; and
- (d) the complexity of the security procedures of the marine facility and the details of those procedures.

Required Documentation

360.1 No person shall operate an occasional-use marine facility without a valid letter of compliance issued under subsection 360(1).

41. Section 361 of the Regulations and the heading "Definitions" before it are repealed.

42. Section 362 of the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (g), by adding "and" at the end of paragraph (h) and by adding the following after paragraph (h):

- (i) clearly mark with signs each restricted area at the port.

substances et engins dangereux dont la présence à l'installation maritime à usage occasionnel est autorisée par l'exploitant;

c) identifier les emplacements où des restrictions ou interdictions pour prévenir l'accès non autorisé doivent être appliquées pour chaque niveau MARSEC et préciser que chaque point d'accès à l'installation maritime à usage occasionnel doit être traité;

d) identifier les types de restriction ou d'interdiction à appliquer et les moyens de les appliquer;

e) établir les moyens d'identification requis pour permettre aux personnes et aux véhicules d'avoir accès à l'installation maritime à usage occasionnel ou d'y rester sans opposition;

f) identifier les emplacements où le contrôle des personnes et des biens, y compris des véhicules, doit être effectué, et veiller à ce que ces emplacements soient couverts pour que le contrôle puisse s'effectuer sans interruption, quelles que soient les conditions météorologiques.

Approbation des procédures de sûreté

360. (1) S'il conclut que les procédures de sûreté d'une installation maritime à usage occasionnel sont conformes aux exigences de l'article 359, le ministre les approuve et délivre une lettre de conformité attestant que les procédures sont conformes aux exigences de la présente partie, sauf si l'approbation n'est pas dans l'intérêt public et risque de compromettre la sûreté du transport maritime.

(2) Les procédures de sûreté demeurent valides pendant la période déterminée par le ministre, celle-ci ne pouvant excéder cinq ans après la date à laquelle il les approuve. Le ministre détermine la période de validité en tenant compte :

- a) des opérations à l'installation maritime et de l'industrie dans laquelle elle est exploitée;
- b) du dossier de l'exploitant en matière de sûreté;
- c) du dossier de l'installation maritime en matière de sûreté;
- d) de la complexité des procédures de sûreté de l'installation maritime et des détails relatifs à ses procédures.

Documents exigés

360.1 Il est interdit d'exploiter une installation maritime à usage occasionnel sans avoir une lettre de conformité valide délivrée en vertu du paragraphe 360(1).

41. L'article 361 du même règlement et l'intertitre « Définitions » le précédant sont abrogés.

42. L'article 362 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa h), de ce qui suit :

- i) indique clairement, par des panneaux, chaque zone réglementée du port.

43. Section 364 of the Regulations is renumbered as subsection 364(1) and is amended by adding the following:

(2) The port security committee shall meet at least once a year for the purpose of reviewing its responsibilities that result from the application of subsection (1) and determining on that basis whether any modifications are required to the port security plan.

44. Section 372 of the Regulations is replaced by the following:

372. A port security plan

- (a) shall be based on the findings of the port security assessment;
- (b) shall be in English or French;
- (c) shall be protected from unauthorized access or disclosure;
- (d) shall, if stored in electronic format, have procedures to prevent its unauthorized deletion, destruction or amendment; and
- (e) shall be submitted to the Minister for approval.

Submission and Approval

372.1 (1) If the Minister is satisfied that a security plan meets the requirements of this Part, the Minister shall approve the security plan and issue a letter of approval certifying that the plan meets the requirements of this Part, unless approving the plan is not in the public interest and is likely to adversely affect marine transportation security.

(2) The plan is valid for the period fixed by the Minister, which shall not exceed five years after the day on which it is approved by the Minister. In fixing the period, the Minister shall consider the following:

- (a) the port's operations and the industry in which it operates;
- (b) the port administration's security record; and
- (c) the complexity of the port security plan and the details of its procedures.

(3) The Minister shall issue, in English or French, an interim statement of compliance in respect of a port if the port security plan has been approved but a security inspector has not yet conducted an inspection under section 23 of the Act to ensure compliance with the requirements of this Part.

(4) The interim statement of compliance is valid until the expiry of six months after the day on which it is issued or until a statement of compliance is issued under subsection (5), whichever comes first.

(5) If the Minister is satisfied, on the basis of an inspection conducted under section 23 of the Act, that the requirements of this Part have been met, the Minister shall issue, in English or French, a statement of compliance in respect of the port.

43. L'article 364 du même règlement devient le paragraphe 364(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) Le comité de sûreté du port se réunit au moins une fois par année pour revoir ses responsabilités qui résultent de l'application du paragraphe (1) et décider en conséquence si des modifications doivent être apportées au plan de sûreté du port.

44. L'article 372 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

372. Le plan de sûreté du port :

- a) est fondé sur les constatations de l'évaluation de la sûreté du port;
- b) est rédigé en français ou en anglais;
- c) est protégé contre tout accès ou toute divulgation non autorisés;
- d) s'il est conservé sous forme électronique, est protégé par des procédures pour en prévenir la suppression, la destruction ou la modification non autorisées;
- e) est présenté au ministre pour approbation.

Présentation et approbation

372.1 (1) S'il conclut qu'un plan de sûreté d'un port est conforme aux exigences de la présente partie, le ministre l'approuve et délivre une lettre d'approbation attestant que le plan est conforme aux exigences de la présente partie, sauf si l'approbation n'est pas dans l'intérêt public et risque de compromettre la sûreté du transport maritime.

(2) Le plan demeure valide pendant la période déterminée par le ministre, celle-ci ne pouvant excéder cinq ans après la date à laquelle il l'approuve. Le ministre détermine la période de validité en tenant compte :

- a) des opérations du port et de l'industrie dans laquelle il est exploité;
- b) du dossier de l'organisme portuaire en matière de sûreté;
- c) de la complexité du plan de sûreté du port et des détails relatifs à ses procédures.

(3) Le ministre délivre, en français ou en anglais, une déclaration de conformité provisoire à l'égard d'un port si le plan de sûreté de celui-ci a été approuvé, mais que l'inspecteur n'a pas encore procédé à une visite en application de l'article 23 de la Loi pour faire respecter les exigences de la présente partie.

(4) La déclaration de conformité provisoire est valide jusqu'à l'expiration d'une période de six mois après la date de sa délivrance ou jusqu'à la délivrance d'une déclaration de conformité en vertu du paragraphe (5), selon la première de ces éventualités à survenir.

(5) S'il conclut, à la suite d'une visite effectuée en application de l'article 23 de la Loi, que les exigences de la présente partie sont respectées, le ministre délivre, en français ou en anglais, une déclaration de conformité à l'égard du port.

(6) The interim statement of compliance and the statement of compliance are valid while the approved security plan in respect of the port is valid.

Required Documentation

372.2 No person shall operate a port without a valid interim statement of compliance issued under subsection 372.1(3) or a valid statement of compliance issued under subsection 372.1(5).

45. Section 373 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of subparagraph (f)(iv), by adding “and” at the end of paragraph (g), and by adding the following after paragraph (g):

(h) a description of the procedures to facilitate shore leave for vessel personnel or crew change.

46. Paragraph 380(1)(d) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of subparagraph (ii), by adding “and” at the end of subparagraph (iii) and by adding the following after subparagraph (iii):

(iv) the Canada Border Services Agency.

47. (1) Paragraph 503(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) are a licensed ship’s pilot referred to in subsection 501(2);

(2) Paragraph 503(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) have security responsibilities, including authorized screening and security guard functions, at the marine facilities and port administrations for the ports referred to in subsection 501(1);

48. Subsection 701(1) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (c):

(d) a notice of refusal to issue a certificate of proficiency referred to in subsection 802(2); and

(e) a notice of suspension or cancellation referred to in subsection 14(2) or 805(1).

49. The heading of Part 8 of the Regulations is replaced by the following:

CERTIFICATION

50. The heading “DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION” before subsection 800(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

INTERPRÉTATION

51. (1) Subsection 800(1) of the Regulations is repealed.

(2) The portion of subsection 800(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) For the purpose of interpreting tables A-VI/5, A-VI/6-1 and A-VI/6-2 of the STCW Code,

(6) La déclaration de conformité provisoire et la déclaration de conformité demeurent valides tant que le plan de sûreté approuvé à l’égard du port le demeure.

Documents exigés

372.2 Il est interdit d’exploiter un port sans avoir une déclaration de conformité provisoire valide délivrée en vertu du paragraphe 372.1(3) ou une déclaration de conformité valide délivrée en vertu du paragraphe 372.1(5).

45. L’article 373 du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa g), de ce qui suit :

h) une description des procédures pour faciliter les congés à terre du personnel du bâtiment ou les changements d’équipage.

46. L’alinéa 380(1)d) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (iii), de ce qui suit :

(iv) l’Agence des services frontaliers du Canada.

47. (1) L’alinéa 503b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) celles qui sont des pilotes brevetés de navire visés au paragraphe 501(2);

(2) L’alinéa 503d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) celles qui ont des responsabilités en matière de sûreté, y compris le contrôle et les fonctions d’agent de sécurité, aux installations maritimes et aux organismes portuaires des ports visés au paragraphe 501(1);

48. Le paragraphe 701(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa c), de ce qui suit :

d) l’avis de refus de délivrer un certificat d’aptitude visé au paragraphe 802(2);

e) les avis de suspension ou d’annulation visés aux paragraphes 14(2) et 805(1).

49. Le titre de la Partie 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

CERTIFICATION

50. L’intertitre « DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION » précédant le paragraphe 800(1) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

INTERPRÉTATION

51. (1) Le paragraphe 800(1) du même règlement est abrogé.

(2) Le passage du paragraphe 800(2) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Pour l’interprétation des tableaux A-VI/5, A-VI/6-1 et A-VI/6-2 du Code STCW :

(3) The portion of subsection 800(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

References in French version of STCW Code

(3) For the purpose of interpreting tables A-VI/5, A-VI/6-1 and A-VI/6-2 of the French version of the STCW Code,

52. The heading before subsection 801(1) of the Regulations is replaced by the following:

ISSUANCE OF A CERTIFICATE OF PROFICIENCY

53. (1) The portion of subsection 801(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Requirements

801. (1) The Minister shall issue a certificate of proficiency to a person if

(2) Paragraph 801(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) in the case of a certificate of proficiency as a ship security officer, the person has at least 12 months of sea service, calculated in accordance with sections 115, 116 and 118 of the *Marine Personnel Regulations*;

(3) Subsection 801(1) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (c) and by replacing paragraph (d) with the following:

(d) the person provides proof that he or she is a Canadian citizen or a permanent resident as defined in subsection 2(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act*;

(e) the person meets the standards of medical fitness set out in Division 8 of Part 2 of the *Marine Personnel Regulations* and has been issued a medical certificate or a provisional medical certificate under that Division; and

(f) the person meets the standards of competence required by these Regulations for the performance of the duties associated with the capacities identified in the certificate of proficiency.

(4) Subsection 801(3) of the Regulations is replaced by the following:

Alternative for vessel personnel with security responsibilities

(3) The Minister shall issue a certificate of proficiency as a member of the vessel personnel with security responsibilities to a person who commenced sea service before January 1, 2012 if the person

(a) provides the Minister with a testimonial indicating that the person has undertaken the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/6-2 of the STCW Code;

(b) has acquired, during the preceding three years, a total of at least six months of sea service, calculated in accordance with sections 115, 116 and 118 of the *Marine Personnel Regulations*;

(c) is at least 18 years of age;

(d) provides proof that the person is a Canadian citizen or a permanent resident as defined in subsection 2(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act*; and

(3) Le passage du paragraphe 800(3) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Pour l’interprétation des tableaux A-VI/5, A-VI/6-1 et A-VI/6-2 de la version française du Code STCW :

Mentions dans la version française du Code STCW

52. L’intertitre précédant le paragraphe 801(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

DÉLIVRANCE D’UN CERTIFICAT D’APTITUDE

53. (1) Le passage du paragraphe 801(1) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

801. (1) Le ministre délivre un certificat d’aptitude à une personne si les conditions suivantes sont respectées :

Exigences

(2) L’alinéa 801(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) dans le cas d’un certificat d’aptitude à titre d’agent de sûreté du navire, elle a accumulé un minimum de douze mois de service en mer, selon le calcul effectué conformément aux articles 115, 116 et 118 du *Règlement sur le personnel maritime*;

(3) L’alinéa 801(1)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) elle fournit une preuve qu’elle est un citoyen canadien ou un résident permanent au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l’immigration et la protection des réfugiés*;

e) elle satisfait aux normes d’aptitude physique et d’aptitude mentale prévues à la section 8 de la partie 2 du *Règlement sur le personnel maritime* et s’est vu délivrer un certificat médical ou un certificat médical provisoire sous le régime de cette section;

f) elle satisfait aux normes de compétence exigées par le présent règlement pour l’exercice des fonctions associées aux capacités indiquées dans le certificat d’aptitude.

(4) Le paragraphe 801(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Le ministre délivre un certificat d’aptitude aux fonctions de membre du personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté à toute personne qui a commencé son service en mer avant le 1^{er} janvier 2012 et qui satisfait aux exigences suivantes :

Option pour le personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté

a) elle lui fournit une attestation indiquant qu’elle s’est acquittée des tâches et responsabilités mentionnées à la colonne 1 du tableau A-VI/6-2 du Code STCW;

b) elle a accumulé, selon le calcul effectué conformément aux articles 115, 116 et 118 du *Règlement sur le personnel maritime*, un total d’au moins six mois de service en mer au cours des trois années précédentes;

c) elle est âgée d’au moins 18 ans;

d) elle fournit une preuve qu’elle est un citoyen canadien ou un résident permanent au sens du

(e) meets the standards of medical fitness set out in Division 8 of Part 2 of the *Marine Personnel Regulations* and has been issued a medical certificate or a provisional medical certificate under that Division.

Alternative for vessel personnel without security responsibilities

(4) The Minister shall issue a certificate of proficiency as a member of the vessel personnel without security responsibilities to a person who commenced sea service before January 1, 2012 if the person

(a) provides the Minister with a testimonial indicating that the person has undertaken the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/6-1 of the STCW Code;

(b) has acquired, during the preceding three years, a total of at least six months of sea service, calculated in accordance with sections 115, 116 and 118 of the *Marine Personnel Regulations*;

(c) is at least 18 years of age;

(d) provides proof that the person is a Canadian citizen or a permanent resident as defined in subsection 2(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act*; and

(e) meets the standards of medical fitness set out in Division 8 of Part 2 of the *Marine Personnel Regulations* and has been issued a medical certificate or a provisional medical certificate under that Division.

54. (1) The portion of subsection 802(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Refusal to issue

802. (1) Despite section 801, the Minister shall refuse to issue a certificate of proficiency to a person if

(2) The portion of subsection 802(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Notice of refusal to issue

(2) If the Minister refuses to issue a certificate of proficiency to a person, the Minister shall notify the person of the refusal. The notice shall include

55. Paragraphs 803(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(a) provides participants with the training to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of tables A-VI/5, A-VI/6-1 and A-VI/6-2 of the STCW Code and acquire the knowledge listed in column 2 of those tables; and

(b) uses the methods and criteria listed in columns 3 and 4, respectively, of tables A-VI/5, A-VI/6-1 and A-VI/6-2 of the STCW Code to evaluate the participants' competence to undertake the tasks, duties and responsibilities referred to in paragraph (a).

paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*;

e) elle satisfait aux normes d'aptitude physique et d'aptitude mentale prévues à la section 8 de la partie 2 du *Règlement sur le personnel maritime* et s'est vu délivrer un certificat médical ou un certificat médical provisoire sous le régime de cette section.

(4) Le ministre délivre un certificat d'aptitude aux fonctions de membre du personnel du bâtiment n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté à toute personne qui a commencé son service en mer avant le 1^{er} janvier 2012 et qui satisfait aux exigences suivantes :

Option pour le personnel du bâtiment n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté

a) elle lui fournit une attestation indiquant qu'elle s'est acquittée des tâches et responsabilités mentionnées à la colonne 1 du tableau A-VI/6-1 du Code STCW;

b) elle a accumulé, selon le calcul effectué conformément aux articles 115, 116 et 118 du *Règlement sur le personnel maritime*, un total d'au moins six mois de service en mer au cours des trois années précédentes;

c) elle est âgée d'au moins 18 ans;

d) elle fournit une preuve qu'elle est un citoyen canadien ou un résident permanent au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*;

e) elle satisfait aux normes d'aptitude physique et d'aptitude mentale prévues à la section 8 de la partie 2 du *Règlement sur le personnel maritime* et s'est vu délivrer un certificat médical ou un certificat médical provisoire sous le régime de cette section.

54. (1) Le passage du paragraphe 802(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

802. (1) Malgré l'article 801, le ministre refuse de délivrer un certificat d'aptitude à une personne dans les cas suivants :

Refus de délivrer

(2) Le passage du paragraphe 802(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) S'il refuse de délivrer un certificat d'aptitude à une personne, le ministre l'en avise. Sont notamment indiqués dans l'avis :

Avis de refus de délivrer

55. Les alinéas 803(1)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) il fournit aux participants la formation pour s'acquitter des tâches et responsabilités mentionnées à la colonne 1 des tableaux A-VI/5, A-VI/6-1 et A-VI/6-2 du Code STCW et acquérir les connaissances qui figurent à la colonne 2;

b) il utilise les méthodes et les critères mentionnés respectivement aux colonnes 3 et 4 des tableaux A-VI/5, A-VI/6-1 et A-VI/6-2 du Code STCW pour évaluer la compétence des participants à s'acquitter des tâches et responsabilités visées à l'alinéa a).

56. The Regulations are amended by adding the following after section 803:

RECOGNIZED INSTITUTION

Designation by Minister **803.1** (1) The Minister shall designate a training institution as a recognized institution if the Minister is satisfied that the training institution administers, in accordance with the established practices and the requirements of the domestic and international marine industry, approved training courses for the purpose of providing the training necessary to obtain a certificate of proficiency issued under this Part.

Monitoring (2) The approved training courses shall be monitored continuously through a quality management system that conforms to Regulation I/8 of the STCW Convention.

Revocation (3) The Minister shall revoke the designation of a recognized institution if, after informing the recognized institution that the results of an evaluation conducted by the Minister indicate that the requirements of subsection (1) or (2) are not being met, the Minister is satisfied that timely action has not been taken to correct the deficiencies.

57. Section 804 of the Regulations is replaced by the following:

Suspension or cancellation **804.** (1) The Minister shall suspend or cancel a person's certificate of proficiency if the Minister has reasonable grounds to believe that

- (a) the certificate was obtained by any fraudulent or improper means or a misrepresentation of any material fact;
- (b) the public interest warrants it, particularly in view of the person's record; or
- (c) the person's performance of the duties associated with the capacities identified in the certificate constitutes, or is likely to constitute, an immediate threat to marine transportation security.

Cancellation (2) The Minister shall cancel a person's certificate of proficiency if the Minister determines that the person is no longer a Canadian citizen or a permanent resident as defined in subsection 2(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act*.

58. The portion of subsection 805(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Notice of suspension or cancellation **805.** (1) If the Minister suspends or cancels a person's certificate of proficiency, the Minister shall notify the person of the suspension or cancellation. The notice shall include

59. Subsection 807(3) of the Regulations is replaced by the following:

Exception (3) On application in writing by a person whose certificate of proficiency was suspended or cancelled on any of the grounds referred to in paragraph 804(1)(c) or subsection 804(2), a member of the Tribunal assigned for the purpose may, after giving notice to the Minister and after considering any representations made by the parties, grant a stay of the suspension or cancellation until the review is completed if he or she determines that granting a stay would not constitute a threat to marine transportation security.

56. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 803, de ce qui suit :

ÉTABLISSEMENT RECONNU

Désignation par le ministre **803.1** (1) Le ministre désigne un établissement d'enseignement à titre d'établissement reconnu s'il conclut que l'établissement administre, conformément aux pratiques établies et aux exigences de l'industrie maritime à l'échelle nationale et internationale, des cours de formation approuvés pour fournir la formation nécessaire en vue de l'obtention d'un certificat d'aptitude délivré sous le régime de la présente partie.

(2) Les cours de formation approuvés font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de gestion de la qualité qui est conforme à la Règle I/8 de la Convention STCW.

(3) Le ministre révoque la désignation d'un établissement reconnu si, après avoir informé celui-ci que les résultats d'une évaluation qu'il a effectuée indiquent que les exigences des paragraphes (1) ou (2) ne sont pas respectées, il conclut qu'aucune mesure n'a été prise en temps opportun pour rectifier les lacunes.

57. L'article 804 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Suspension ou annulation **804.** (1) Le ministre suspend ou annule le certificat d'aptitude d'une personne s'il a des motifs raisonnables de croire que :

- a) le certificat a été obtenu de façon frauduleuse ou irrégulière ou présente une déclaration trompeuse d'un fait important;
- b) l'intérêt public le requiert, en raison notamment des antécédents du titulaire du certificat;
- c) l'exercice par la personne des fonctions associées aux capacités indiquées dans le certificat constitue, ou est susceptible de constituer, un danger immédiat pour la sûreté du transport maritime.

(2) Le ministre annule le certificat d'aptitude d'une personne s'il établit qu'elle n'est plus une citoyenne canadienne ou une résidente permanente au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*.

58. Le passage du paragraphe 805(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

805. (1) S'il suspend ou annule un certificat d'aptitude d'une personne, le ministre l'en avise. Sont notamment indiqués dans l'avis :

59. Le paragraphe 807(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Sur demande écrite de la personne dont le certificat d'aptitude est suspendu ou annulé pour l'un des motifs énoncés à l'alinéa 804(1)c) ou au paragraphe 804(2), le conseiller commis à l'affaire peut, après avoir donné au ministre un préavis et avoir entendu les observations des parties, prononcer la suspension de la mesure jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la requête en révision s'il établit que cela ne constituerait pas un danger pour la sûreté du transport maritime.

Désignation par le ministre

Contrôle

Révocation

Suspension ou annulation

Annulation

Avis de suspension ou d'annulation

Exception

60. Sections 811 to 813 of the Regulations are replaced by the following:

811. No person shall possess a certificate of proficiency except the person to whom it was issued or the person's representative.

812. The holder of a certificate of proficiency shall produce it on the Minister's request.

813. If a certificate of proficiency is suspended or cancelled, the person to whom it was issued shall return it to the Minister on request.

Possession of certificate

Production of certificate

Return of certificate

60. Les articles 811 à 813 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

811. Il est interdit à toute personne de posséder un certificat d'aptitude, à l'exception de celle à qui il a été délivré ou de son représentant.

812. Le titulaire d'un certificat d'aptitude produit celui-ci sur demande du ministre.

813. Si son certificat d'aptitude est suspendu ou annulé, le titulaire le rend, sur demande, au ministre.

Possession du certificat

Production du certificat

Restitution

61. Schedule 0.1 to the Regulations is repealed.

61. L'annexe 0.1 du même règlement est abrogée.

62. Items 3 to 5 of Part 2 of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:

62. Les articles 3 à 5 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

3. Vancouver Fraser Port Authority

3. Administration portuaire de Vancouver Fraser

63. The portion of items 5 and 6 of Schedule 2 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

63. Le passage des articles 5 et 6 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Column 3	
Item	Corporation (\$)
5.	3,000 to 5,000
6.	3,000 to 5,000

Colonne 3	
Article	Personne morale (\$)
5.	de 3 000 à 5 000
6.	de 3 000 à 5 000

64. Items 99, 120, 209, 293, 374 to 380, 452, 518, 519 and 522 of Schedule 3 to the Regulations are repealed.

64. Les articles 99, 120, 209, 293, 374 à 380, 452, 518, 519 et 522 de l'annexe 3 du même règlement sont abrogés.

65. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 2:

65. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :

Item	Column 1 <i>Provision of the Marine Transportation Security Regulations</i>	Column 2 Individual (\$)	Column 3 Corporation (\$)	Column 4 Continuing violation
2.1	Subsection 14(4)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

Article	Colonne 1 <i>Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Colonne 2 Personne physique (\$)	Colonne 3 Personne morale (\$)	Colonne 4 Violation continue
2.1	Paragraphe 14(4)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

66. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 7:

66. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 7, de ce qui suit :

Item	Column 1 <i>Provision of the Marine Transportation Security Regulations</i>	Column 2 Individual (\$)	Column 3 Corporation (\$)	Column 4 Continuing violation
7.1	Subsection 203(1) and paragraph 204(1)(f)	250 to 2,400	1,000 to 12,000	

Article	Colonne 1 <i>Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Colonne 2 Personne physique (\$)	Colonne 3 Personne morale (\$)	Colonne 4 Violation continue
7.1	Paragraphe 203(1) et alinéa 204(1)f)	de 250 à 2 400	de 1 000 à 12 000	

67. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 10:

67. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 10, de ce qui suit :

Item	Column 1 <i>Provision of the Marine Transportation Security Regulations</i>	Column 2 Individual (\$)	Column 3 Corporation (\$)	Column 4 Continuing violation
10.1	Subsections 203(1) and 206(5)	250 to 2,400	1,000 to 12,000	

Article	Colonne 1 <i>Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Colonne 2 Personne physique (\$)	Colonne 3 Personne morale (\$)	Colonne 4 Violation continue
10.1	Paragraphe 203(1) et 206(5)	de 250 à 2 400	de 1 000 à 12 000	

68. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 37:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations			Continuing violation
Item		Individual (\$)	Corporation (\$)	
37.1	Subsection 203(1) and paragraph 212(h.1)	250 to 1,000	1,000 to 4,000	
37.2	Subsection 203(1) and paragraph 212(h.2)	250 to 1,000	1,000 to 4,000	

69. The portion of item 42 of Schedule 3 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

	Column 1
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations
Item	
42.	Subsections 203(1) and 213(1)

70. The portion of item 43 of Schedule 3 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

	Column 1
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations
Item	
43.	Subsections 203(1) and 214(1)

71. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 54:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations			Continuing violation
Item		Individual (\$)	Corporation (\$)	
54.1	Subsection 203(1) and paragraph 218(1)(d.1)	250 to 1,000	1,000 to 4,000	

72. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 96:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations			Continuing violation
Item		Individual (\$)	Corporation (\$)	
96.1	Subsections 203(1) and 267(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
96.2	Subsections 203(1) and 267(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
96.3	Subsections 203(1) and 268(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
96.4	Subsections 203(1) and 268(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

68. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 37, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime			Violation continue
Article		Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	
37.1	Paragraphe 203(1) et alinéa 212h.1)	de 250 à 1 000	de 1 000 à 4 000	
37.2	Paragraphe 203(1) et alinéa 212h.2)	de 250 à 1 000	de 1 000 à 4 000	

69. Le passage de l'article 42 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime
Article	
42.	Paragraphe 203(1) et 213(1)

70. Le passage de l'article 43 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime
Article	
43.	Paragraphe 203(1) et 214(1)

71. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 54, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime			Violation continue
Article		Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	
54.1	Paragraphe 203(1) et alinéa 218(1)(d.1)	de 250 à 1 000	de 1 000 à 4 000	

72. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 96, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime			Violation continue
Article		Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	
96.1	Paragraphe 203(1) et 267(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
96.2	Paragraphe 203(1) et 267(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
96.3	Paragraphe 203(1) et 268(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
96.4	Paragraphe 203(1) et 268(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

73. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 131:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations			
Item		Individual (\$)	Corporation (\$)	Continuing violation
131.1	Subsection 203(2) and paragraph 212(h.1)	250 to 1,000	1,000 to 4,000	
131.2	Subsection 203(2) and paragraph 212(h.2)	250 to 1,000	1,000 to 4,000	

74. The portion of item 136 of Schedule 3 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

	Column 1
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations
Item	
136.	Subsections 203(2) and 213(5)

75. The portion of item 137 of Schedule 3 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

	Column 1
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations
Item	
137.	Subsections 203(2) and 214(4)

76. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 148:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations			
Item		Individual (\$)	Corporation (\$)	Continuing violation
148.1	Subsection 203(2) and paragraph 218(1)(d.1)	250 to 1,000	1,000 to 4,000	

77. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 185:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations			
Item		Individual (\$)	Corporation (\$)	Continuing violation
185.1	Subsections 203(2) and 267(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
185.2	Subsections 203(2) and 267(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
185.3	Subsections 203(2) and 268(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
185.4	Subsections 203(2) and 268(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

73. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 131, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime			
Article		Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	Violation continue
131.1	Paragraphe 203(2) et alinéa 212h.1)	de 250 à 1 000	de 1 000 à 4 000	
131.2	Paragraphe 203(2) et alinéa 212h.2)	de 250 à 1 000	de 1 000 à 4 000	

74. Le passage de l'article 136 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime
Article	
136.	Paragraphe 203(2) et 213(5)

75. Le passage de l'article 137 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime
Article	
137.	Paragraphe 203(2) et 214(4)

76. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 148, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime			
Article		Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	Violation continue
148.1	Paragraphe 203(2) et alinéa 218(1)(d.1)	de 250 à 1 000	de 1 000 à 4 000	

77. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 185, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime			
Article		Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	Violation continue
185.1	Paragraphe 203(2) et 267(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
185.2	Paragraphe 203(2) et 267(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
185.3	Paragraphe 203(2) et 268(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
185.4	Paragraphe 203(2) et 268(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

78. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 190:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations			Continuing violation
Item	Individual (\$)	Corporation (\$)		
190.1	Subsections 203(3) and paragraph 204(1)(f)	250 to 2,400	1,000 to 12,000	

79. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 193:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations			Continuing violation
Item	Individual (\$)	Corporation (\$)		
193.1	Subsections 203(3) and 206(5)	250 to 2,400	1,000 to 12,000	
193.2	Subsection 203(3) and paragraph 213(1)(b)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
193.3	Subsection 203(3) and paragraph 214(1)(b)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

80. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 206:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations			Continuing violation
Item	Individual (\$)	Corporation (\$)		
206.1	Subsections 203(3) and 267(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
206.2	Subsections 203(3) and 267(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
206.3	Subsections 203(3) and 268(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
206.4	Subsections 203(3) and 268(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

81. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 214:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations			Continuing violation
Item	Individual (\$)	Corporation (\$)		
214.1	Subsections 203(4) and 213(5)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
214.2	Subsections 203(4) and 214(4)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

78. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 190, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime			Violation continue
Article	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)		
190.1	Paragraphe 203(3) et alinéa 204(1)f)	de 250 à 2 400	de 1 000 à 12 000	

79. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 193, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime			Violation continue
Article	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)		
193.1	Paragraphe 203(3) et 206(5)	de 250 à 2 400	de 1 000 à 12 000	
193.2	Paragraphe 203(3) et alinéa 213(1)b)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
193.3	Paragraphe 203(3) et alinéa 214(1)b)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

80. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 206, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime			Violation continue
Article	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)		
206.1	Paragraphe 203(3) et 267(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
206.2	Paragraphe 203(3) et 267(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
206.3	Paragraphe 203(3) et 268(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
206.4	Paragraphe 203(3) et 268(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

81. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 214, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime			Violation continue
Article	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)		
214.1	Paragraphe 203(4) et 213(5)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
214.2	Paragraphe 203(4) et 214(4)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

82. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 227:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations			Continuing violation
Item	Individual (\$)	Corporation (\$)		
227.1	Subsections 203(4) and 267(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
227.2	Subsections 203(4) and 267(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
227.3	Subsections 203(4) and 268(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
227.4	Subsections 203(4) and 268(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

83. The portion of items 228 to 234 of Schedule 3 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

	Column 1
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations
Item	
228.	Paragraph 205(1)(a)
229.	Paragraph 205(1)(b)
230.	Paragraph 205(1)(c)
231.	Paragraph 205(1)(d)
232.	Paragraph 205(1)(e)
233.	Paragraph 205(1)(f)
234.	Paragraph 205(1)(g)

84. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 234:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations			Continuing violation
Item	Individual (\$)	Corporation (\$)		
234.1	Paragraph 205(1)(h)	250 to 5,000	1,000 to 25,000	
234.2	Paragraph 205(1)(i)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
234.3	Subsection 205(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	X

85. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 237:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations			Continuing violation
Item	Individual (\$)	Corporation (\$)		
237.1	Subsection 206(5)	250 to 2,400		

82. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 227, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime			Violation continue
Article	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)		
227.1	Paragraphes 203(4) et 267(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
227.2	Paragraphes 203(4) et 267(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
227.3	Paragraphes 203(4) et 268(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
227.4	Paragraphes 203(4) et 268(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

83. Le passage des articles 228 à 234 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime
Article	
228.	Alinéa 205(1)(a)
229.	Alinéa 205(1)(b)
230.	Alinéa 205(1)(c)
231.	Alinéa 205(1)(d)
232.	Alinéa 205(1)(e)
233.	Alinéa 205(1)(f)
234.	Alinéa 205(1)(g)

84. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 234, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime			Violation continue
Article	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)		
234.1	Alinéa 205(1)(h)	de 250 à 5 000	de 1 000 à 25 000	
234.2	Alinéa 205(1)(i)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
234.3	Paragraphe 205(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	X

85. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 237, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime			Violation continue
Article	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)		
237.1	Paragraphe 206(5)	de 250 à 2 400		

86. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 264:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations			Continuing violation
Item	Regulations	Individual (\$)	Corporation (\$)	
264.1	Paragraph 212(h.1)	250 to 1,000		
264.2	Paragraph 212(h.2)	250 to 1,000		

87. The portion of item 269 of Schedule 3 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

	Column 1
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations
Item	Regulations
269.	Subsection 213(1)

88. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 269:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations			Continuing violation
Item	Regulations	Individual (\$)	Corporation (\$)	
269.1	Subsection 214(1)	600 to 2,400		

89. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 273:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations			Continuing violation
Item	Regulations	Individual (\$)	Corporation (\$)	
273.1	Paragraph 218(1)(d.1)	250 to 1,000		

90. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 315:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations			Continuing violation
Item	Regulations	Individual (\$)	Corporation (\$)	
315.1	Section 266	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
315.2	Subsection 267(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
315.3	Subsection 267(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
315.4	Subsection 268(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
315.5	Subsection 268(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

86. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 264, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime			Violation continue
Article		Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	
264.1	Alinéa 212h.1)	de 250 à 1 000		
264.2	Alinéa 212h.2)	de 250 à 1 000		

87. Le passage de l'article 269 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime
Article	Regulations
269.	Paragraphe 213(1)

88. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 269, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime			Violation continue
Article		Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	
269.1	Paragraphe 214(1)	de 600 à 2 400		

89. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 273, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime			Violation continue
Article		Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	
273.1	Alinéa 218(1)d.1)	de 250 à 1 000		

90. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 315, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime			Violation continue
Article		Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	
315.1	Article 266	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
315.2	Paragraphe 267(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
315.3	Paragraphe 267(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
315.4	Paragraphe 268(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
315.5	Paragraphe 268(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

91. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 413:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>			Continuing violation
Item	Individual (\$)	Corporation (\$)		
413.1	Paragraph 303(k)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

92. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 458:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>			Continuing violation
Item	Individual (\$)	Corporation (\$)		
458.1	Section 353	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

93. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 464:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>			Continuing violation
Item	Individual (\$)	Corporation (\$)		
464.1	Paragraph 355(g)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

94. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 471:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>			Continuing violation
Item	Individual (\$)	Corporation (\$)		
471.1	Section 360.1	250 to 1,000	1,000 to 4,000	

95. The portion of item 477 of Schedule 3 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

	Column 1
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>
Item	
477.	Paragraph 362(g) and subsection 364(1)

91. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 413, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>			Violation continue
Article	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)		
413.1	Alinéa 303(k)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

92. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 458, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>			Violation continue
Article	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)		
458.1	Article 353	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

93. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 464, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>			Violation continue
Article	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)		
464.1	Alinéa 355(g)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

94. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 471, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>			Violation continue
Article	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)		
471.1	Article 360.1	de 250 à 1 000	de 1 000 à 4 000	

95. Le passage de l'article 477 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>
Article	
477.	Alinéa 362(g) et paragraphe 364(1)

96. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 501:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>			Continuing violation
Item		Individual (\$)	Corporation (\$)	
501.1	Paragraph 362(i)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

97. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 502:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>			Continuing violation
Item		Individual (\$)	Corporation (\$)	
502.1	Section 372.2	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

98. The portion of item 521 of Schedule 3 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

	Column 1
Item	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>
521.	Subsection 380(1)

99. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 555:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>			Continuing violation
Item		Individual (\$)	Corporation (\$)	
556.	Section 811	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
557.	Section 812	250 to 1,000	1,000 to 4,000	
558.	Section 813	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

100. The Regulations are amended by adding, after Schedule 3, the Schedule 4 set out in the schedule to these Regulations.

101. The Regulations are amended by replacing “security clearance” and “security clearances” with “transportation security clearance” and “transportation security clearances”, respectively, in the following provisions:

- (a) paragraph 312(1)(o);
- (b) paragraph 323(h);
- (c) paragraph 373(g);
- (d) paragraph 375(1)(m);
- (e) paragraph 380(3)(b);
- (f) paragraph 384(3)(a) and subsection 384(4);
- (g) subsection 392(1);
- (h) subsection 393(1);

96. L’annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l’article 501, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>			Violation continue
Article		Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	
501.1	Alinéa 362i)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

97. L’annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l’article 502, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>			Violation continue
Article		Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	
502.1	Article 372.2	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

98. Le passage de l’article 521 de l’annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1
Article	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>
521.	Paragraphe 380(1)

99. L’annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l’article 555, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>			Violation continue
Article		Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	
556.	Article 811	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
557.	Article 812	de 250 à 1 000	de 1 000 à 4 000	
558.	Article 813	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

100. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’annexe 3, de l’annexe 4 figurant à l’annexe du présent règlement.

101. Dans les passages ci-après du même règlement, « habilitation de sécurité » et « habilitations de sécurité » sont respectivement remplacés par « habilitation de sécurité en matière de transport » et « habilitations de sécurité en matière de transport » :

- a) l’alinéa 312(1)(o);
- b) l’alinéa 323h);
- c) l’alinéa 373g);
- d) l’alinéa 375(1)m);
- e) l’alinéa 380(3)b);
- f) l’alinéa 384(3)a) et le paragraphe 384(4);
- g) le paragraphe 392(1);
- h) le paragraphe 393(1);

- (i) the heading before section 394 and section 394;
- (j) the heading of Part 5;
- (k) the heading before section 503;
- (l) the portion of section 503 before paragraph (a) and paragraph (e);
- (m) the portion of section 504 before paragraph (a) and paragraph (a);
- (n) the portion of section 505 before paragraph (a) and paragraphs (a), (b) and (c);
- (o) the portion of subsection 506(2) before paragraph (a), paragraph (2)(m), subsection (4) and the portion of subsection (5) before paragraph (a);
- (p) subsection 507(1);
- (q) the portion of section 508 before paragraph (a);
- (r) the portion of section 509 before paragraph (a) and paragraph (e);
- (s) subsections 511(1) and (3);
- (t) subsections 512(1) and (3);
- (u) section 513;
- (v) section 514;
- (w) subsections 515(1), (2) and (4) to (6);
- (x) the portion of section 516 before paragraph (a);
- (y) subsection 517(1); and
- (z) section 519.

102. The English version of the Regulations is amended by replacing “breaches of security” with “security breaches” in the following provisions:

- (a) subsection 216(2);
- (b) paragraph 218(1)(c);
- (c) paragraphs 234(2)(g) and (j);
- (d) paragraph 235(o);
- (e) the heading before section 256;
- (f) paragraphs 256(a) and (b);
- (g) paragraph 306(k);
- (h) subsection 310(2);
- (i) paragraph 312(1)(c);
- (j) subparagraphs 323(e)(ix) and (f)(iv);
- (k) the heading before section 346;
- (l) paragraphs 346(a) and (c);
- (m) subparagraphs 373(e)(viii) and (f)(iv); and
- (n) paragraph 375(1)(c).

CONSEQUENTIAL AMENDMENT

103. The definition “certain dangerous cargoes” in subsection 2(1) of the *Domestic Ferries Security Regulations*² is replaced by the following:

“certain dangerous cargoes” has the meaning assigned by the definition “certain dangerous cargoes” or “CDCs” in subsection 1(1) of the *Marine Transportation Security Regulations*.

“certain dangerous cargoes”
« certaines cargaisons dangereuses »

- i) l'intertitre précédant l'article 394 et l'article 394;
- j) le titre de la partie 5;
- k) l'intertitre précédant l'article 503;
- l) le passage de l'article 503 précédant l'alinéa a) et l'alinéa e);
- m) le passage de l'article 504 précédant l'alinéa a) et l'alinéa a);
- n) le passage de l'article 505 précédant l'alinéa a) et les alinéas a), b) et c);
- o) le passage du paragraphe 506(2) précédant l'alinéa a), l'alinéa (2)m), le paragraphe (4) et le passage du paragraphe (5) précédant l'alinéa a);
- p) le paragraphe 507(1);
- q) le passage de l'article 508 précédant l'alinéa a);
- r) le passage de l'article 509 précédant l'alinéa a) et l'alinéa e);
- s) les paragraphes 511(1) et (3);
- t) les paragraphes 512(1) et (3);
- u) l'article 513;
- v) l'article 514;
- w) les paragraphes 515(1), (2) et (4) à (6);
- x) le passage de l'article 516 précédant l'alinéa a);
- y) le paragraphe 517(1);
- z) l'article 519.

102. Dans les passages ci-après de la version anglaise du même règlement, « breaches of security » est remplacé par « security breaches » :

- a) le paragraphe 216(2);
- b) l'alinéa 218(1)c);
- c) les alinéas 234(2)g) et j);
- d) l'alinéa 235o);
- e) l'intertitre précédant l'article 256;
- f) les alinéas 256a) et b);
- g) l'alinéa 306k);
- h) le paragraphe 310(2);
- i) l'alinéa 312(1)c);
- j) les sous-alinéas 323e)(ix) et f)(iv);
- k) l'intertitre précédant l'article 346;
- l) les alinéas 346a) et c);
- m) les sous-alinéas 373e)(viii) et f)(iv);
- n) l'alinéa 375(1)c).

MODIFICATION CORRÉLATIVE

103. La définition de « certaines cargaisons dangereuses », au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs*², est remplacée par ce qui suit :

« certaines cargaisons dangereuses » S'entend au sens de « certaines cargaisons dangereuses » ou « CCD » au paragraphe 1(1) du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*.

« certaines cargaisons dangereuses »
“certain dangerous cargoes”

² SOR/2009-321

² DORS/2009-321

COMING INTO FORCE

104. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

SCHEDULE
(Section 100)

SCHEDULE 4
(Subsections 1(1) and (4))

CERTAIN DANGEROUS CARGOES (CDCs)

1. All explosives of Class 1.1, 1.2 and 1.5.
2. The following gases of Class 2.1, when carried in a large means of containment or in such a quantity as to require an emergency response assistance plan (ERAP) under section 7.1 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*:
 - (a) UN1035, UN1086, UN1971 and UN1972; and
 - (b) UN1010, UN1011, UN1012, UN1032, UN1036, UN1037, UN1060, UN1063, UN1077, UN1962 and UN1978, except when carried as CDC residue.
3. All gases of Class 2.3, when carried in a large means of containment or in such a quantity as to require an ERAP under section 7.1 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.
4. The following flammable liquids of Class 3, when carried in a large means of containment or in such a quantity as to require an ERAP under section 7.1 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*, except when carried as CDC residue: UN1089 and UN1280.
5. The following oxidizing substances of Class 5.1, when carried in a large means of containment or in such a quantity as to require an ERAP under section 7.1 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*:
 - (a) UN1479 and UN3139; and
 - (b) UN1942, UN2067 and UN3375, except when carried as CDC residue.
6. The following liquids of Class 6.1 (either primary or subsidiary class) that are toxic by inhalation, when carried in a large means of containment or in such a quantity as to require an ERAP under section 7.1 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*:
 - (a) UN1051, UN1052, UN1092, UN1163, UN1182, UN1185, UN1238, UN1239, UN1244, UN1251, UN1259, UN1380, UN1510, UN1560, UN1569, UN1580, UN1583, UN1595, UN1613, UN1614, UN1647, UN1670, UN1672, UN1695, UN1722, UN1744, UN1745, UN1746, UN1752, UN1809, UN1892, UN1994, UN2032, UN2232, UN2285, UN2334, UN2337, UN2382, UN2407, UN2438, UN2474, UN2477, UN2478, UN2480, UN2481, UN2482, UN2483, UN2484, UN2485, UN2486, UN2487, UN2488, UN2521, UN2605, UN2606, UN2644, UN2646, UN2668, UN2740, UN2742, UN2743, UN2809, UN3023, UN3246, UN3275, UN3276, UN3278, UN3279, UN3280, UN3281, UN3294, UN3381, UN3382, UN3383, UN3384, UN3385, UN3386, UN3387, UN3388, UN3389, UN3390, UN3488, UN3489, UN3490, UN3491, UN3494 and UN3495; and
 - (b) UN1098, UN1135, UN1143, UN1541, UN1605, UN1831, UN2983 and UN3079, except when carried as CDC residue.

ENTRÉE EN VIGUEUR

104. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

ANNEXE
(article 100)

ANNEXE 4
(paragraphe 1(1) et (4))

CERTAINES CARGAISONS DANGEREUSES (CCD)

1. Tous les explosifs des classes 1.1, 1.2 et 1.5.
2. Les gaz ci-après de la classe 2.1, lorsqu'ils sont transportés dans un grand contenant ou en une quantité nécessitant un plan d'intervention d'urgence (PIU) en application de l'article 7.1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* :
 - a) UN1035, UN1086, UN1971 et UN1972;
 - b) UN1010, UN1011, UN1012, UN1032, UN1036, UN1037, UN1060, UN1063, UN1077, UN1962 et UN1978, sauf lorsqu'ils sont transportés en tant que résidus de CCD.
3. Tous les gaz de la classe 2.3, lorsqu'ils sont transportés dans un grand contenant ou en une quantité nécessitant un PIU en application de l'article 7.1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.
4. Les liquides inflammables ci-après de la classe 3, lorsqu'ils sont transportés dans un grand contenant ou en une quantité nécessitant un PIU en application de l'article 7.1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, sauf lorsqu'ils sont transportés en tant que résidus de CCD : UN1089 et UN1280.
5. Les matières comburantes ci-après de la classe 5.1, lorsqu'elles sont transportées dans un grand contenant ou en une quantité nécessitant un PIU en application de l'article 7.1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* :
 - a) UN1479 et UN3139;
 - b) UN1942, UN2067 et UN3375, sauf lorsqu'elles sont transportées en tant que résidus de CCD.
6. Les liquides ci-après de la classe 6.1 (classe primaire ou subsidiaire) qui sont toxiques par inhalation, lorsqu'ils sont transportés dans un grand contenant ou en une quantité nécessitant un PIU en application de l'article 7.1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* :
 - a) UN1051, UN1052, UN1092, UN1163, UN1182, UN1185, UN1238, UN1239, UN1244, UN1251, UN1259, UN1380, UN1510, UN1560, UN1569, UN1580, UN1583, UN1595, UN1613, UN1614, UN1647, UN1670, UN1672, UN1695, UN1722, UN1744, UN1745, UN1746, UN1752, UN1809, UN1892, UN1994, UN2032, UN2232, UN2285, UN2334, UN2337, UN2382, UN2407, UN2438, UN2474, UN2477, UN2478, UN2480, UN2481, UN2482, UN2483, UN2484, UN2485, UN2486, UN2487, UN2488, UN2521, UN2605, UN2606, UN2644, UN2646, UN2668, UN2740, UN2742, UN2743, UN2809, UN3023, UN3246, UN3275, UN3276, UN3278, UN3279, UN3280, UN3281, UN3294, UN3381, UN3382, UN3383, UN3384, UN3385, UN3386, UN3387, UN3388, UN3389, UN3390, UN3488, UN3489, UN3490, UN3491, UN3494 et UN3495;
 - b) UN1098, UN1135, UN1143, UN1541, UN1605, UN1831, UN2983 et UN3079, sauf lorsqu'ils sont transportés en tant que résidus de CCD.

-
7. Radioactive substances of Class 7, if the quantity in a single means of containment exceeds the least of
- (a) 3,000 times the A_1 value, as defined in subsection 1(1) of the *Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations*, of the radionuclides,
 - (b) 3,000 times the A_2 value, as defined in subsection 1(1) of those Regulations, of the radionuclides, and
 - (c) 1,000 TBq (27,000 Ci).
8. The following corrosive substance of Class 8, when carried in a large means of containment or in such a quantity as to require an ERAP under section 7.1 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*, except when carried as CDC residue:
UN1754.
7. Les matières radioactives de la classe 7, si la quantité dans un seul contenant dépasse la moins élevée des valeurs suivantes :
- a) 3 000 fois la valeur A_1 , au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires*, des radionucléides;
 - b) 3 000 fois la valeur A_2 , au sens du paragraphe 1(1) de ce règlement, des radionucléides;
 - c) 1 000 TBq (27 000 Ci).
8. La matière corrosive ci-après de la classe 8, lorsqu'elle est transportée dans un grand contenant ou en une quantité nécessitant un PIU en application de l'article 7.1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, sauf lorsqu'elle est transportée en tant que résidu de CCD :
UN1754.

[17-1-o]

[17-1-o]

INDEX

Vol. 147, No. 17 — April 27, 2013

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board**

Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources

Accord Implementation Act
 Call for Bids No. NS13-1 863

Canadian Radio-television and Telecommunications**Commission**

Decisions

2013-190 to 2013-193 871

* Notice to interested parties 870

Part 1 application 871

Public Service Commission

Public Service Employment Act

Permission granted (Turpin, Claude) 872

GOVERNMENT HOUSE

Awards to Canadians 858

Meritorious Service Decorations 850

Most Venerable Order of the Hospital of St. John
 of Jerusalem 848**GOVERNMENT NOTICES****Industry, Dept. of**

Boards of Trade Act

Chambre de commerce Hemmingford-Napierville-
 Saint-Rémi 859

Canada Corporations Act

Application for surrender of charter 859

Supplementary letters patent 859

Supplementary letters patent — Name change 860

Transport, Dept. of

Marine Liability Act

Ship-source Oil Pollution Fund 860

MISCELLANEOUS NOTICES

Cidel Bank Canada and Cidel Trust Company,

letters patent of incorporation and letters patent

of continuance 873

Cornwall 3 + 1 Project 2010, surrender of charter 873

DUTCH CANADIAN ASSOCIATION OTTAWA

VALLEY / OUTAOUAIS, surrender of charter 874

PETROLEUM HUMAN RESOURCES COUNCIL

OF CANADA, surrender of charter 874

ORDERS IN COUNCIL**National Energy Board**

National Energy Board Act

Order — Certificate of Public Convenience and

Necessity GC-121 to NOVA Gas Transmission Ltd.,

for the Chinchaga Section of the Northwest

Mainline Komie North Extension 875

PARLIAMENT**House of Commons**

* Filing applications for private bills (First Session,

Forty-First Parliament) 862

PROPOSED REGULATIONS**Environment, Dept. of the**

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Regulations Amending the Disposal at Sea

Regulations 879

Farm Products Council of Canada

Agricultural Products Marketing Act

New Brunswick Blueberry Order 889

Ontario Grain Order 894

Saskatchewan Canaryseed Order 896

Saskatchewan Forage Seed Order 898

Saskatchewan Mustard Order 900

Saskatchewan Winter Cereals Order 902

Transport, Dept. of

Aeronautics Act

Regulations Amending the Canadian Aviation Security

Regulations, 2012 (Airport Security Programs) 904

Marine Transportation Security Act

Regulations Amending the Marine Transportation

Security Regulations 981

INDEX

Vol. 147, n° 17 — Le 27 avril 2013

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Banque Cidel du Canada et Société de fiducie Cidel, lettres patentes de constitution et lettres patentes de prorogation.....	873
Cornwall 3 + 1 Project 2010, abandon de charte.....	873
DUTCH CANADIAN ASSOCIATION OTTAWA VALLEY / OUTAOUAIS, abandon de charte.....	874
PETROLEUM HUMAN RESOURCES COUNCIL OF CANADA, abandon de charte.....	874

AVIS DU GOUVERNEMENT**Industrie, min. de l'**

Loi sur les chambres de commerce	
Chambre de commerce Hemmingford-Napierville-Saint-Rémi.....	859
Loi sur les corporations canadiennes	
Demande d'abandon de charte.....	859
Lettres patentes supplémentaires.....	859
Lettres patentes supplémentaires — Changement de nom.....	860

Transports, min. des

Loi sur la responsabilité en matière maritime	
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.....	860

COMMISSIONS**Commission de la fonction publique**

Loi sur l'emploi dans la fonction publique	
Permission accordée (Turpin, Claude).....	872

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

* Avis aux intéressés.....	870
Décisions	
2013-190 à 2013-193.....	871
Demande de la partie 1.....	871

Office Canada — Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers

Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers	
Appel d'offres n° NS13-1.....	863

DÉCRETS**Office national de l'énergie**

Loi sur l'Office national de l'énergie	
Ordonnance — Certificat d'utilité publique GC-121 à NOVA Gas Transmission Ltd., pour le tronçon Chinchaga du prolongement Komie Nord de la canalisation principale du nord-ouest.....	875

PARLEMENT**Chambre des communes**

* Demandes introductives de projets de loi privés (Première session, quarante et unième législature).....	862
---	-----

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Conseil des produits agricoles du Canada**

Loi sur la commercialisation des produits agricoles	
Décret sur l'alpiste des Canaries de la Saskatchewan.....	896
Décret sur la moutarde de la Saskatchewan.....	900
Décret sur le grain de l'Ontario.....	894
Décret sur les bleuets du Nouveau-Brunswick.....	889
Décret sur les céréales d'hiver de la Saskatchewan.....	902
Décret sur les semences fourragères de la Saskatchewan...	898

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Règlement modifiant le Règlement sur l'immersion en mer.....	879

Transports, min. des

Loi sur l'aéronautique	
Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (programmes de sûreté aéroportuaire).....	904
Loi sur la sûreté du transport maritime	
Règlement modifiant le Règlement sur la sûreté du transport maritime.....	981

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

Décorations à des Canadiens.....	858
Décorations pour service méritoire.....	850
Ordre très vénérable de l'Hôpital de Saint-Jean de Jérusalem.....	848



If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5