

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, FEBRUARY 12, 2011

OTTAWA, LE SAMEDI 12 FÉVRIER 2011

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 5, 2011, 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 5 janvier 2011 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. 145, No. 7 — February 12, 2011

Government notices	226
Parliament	
House of Commons	245
Applications to Parliament	245
Chief Electoral Officer	245
Commissions	247
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	258
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	260
(including amendments to existing regulations)	
Index	429

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 145, n° 7 — Le 12 février 2011

Avis du gouvernement	226
Parlement	
Chambre des communes	245
Demandes au Parlement	245
Directeur général des élections	245
Commissions	247
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	258
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	260
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	431

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999**

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-04363 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

1. *Permittee*: Department of Public Works and Government Services, Quebec.

2. *Waste or other matter to be disposed of*: Dredged material.

2.1. *Nature of waste or other matter*: Dredged material consisting of gravel, sand, silt, clay and colloids.

3. *Duration of permit*: Permit is valid from March 14, 2011, to December 31, 2011.

3.1. The loading and disposal at sea activities are restricted to the following periods: from March 14 to June 30, 2011, and from September 1 to December 31, 2011. The Permittee may modify the duration of the restriction periods with the written approval of the Department of the Environment.

4. *Loading site(s)*: Grosse-Île Harbour, Quebec, 47°37.69' N, 61°30.78' W (NAD83) with the exception of the zone of exclusion (2010) described in the Figure 3 of the screening report titled "Dragage d'entretien 2010, Havre de Grosse-Île, Îles-de-la-Madeleine" from the Department of Public Works and Government Services and approved by the Department of the Environment, submitted in support of the permit application.

5. *Disposal site(s)*: GI-2, 47°37.85' N, 61°29.60' W (NAD83). The disposal site is located at approximately 1.5 km northeast from the loading site.

6. *Method of loading*: Dredging will be carried out using a clamshell dredge or a hydraulic shovel.

7. *Route to disposal site(s) and method of transport*: Most direct navigational route from the loading site to the disposal site via towed scow.

8. *Method of disposal*: Disposal will be carried out by bottom dumping and levelling of the seabed by a steel beam, a scraper blade, or a hydraulic shovel.

9. *Total quantity to be disposed of*: Not to exceed 8 000 m³ scow measure.

10. *Fees*: The fee prescribed by the *Disposal at Sea Permit Fee Regulations* shall be paid by the Permittee in accordance with those Regulations.

11. *Inspection*: By accepting this permit, the Permittee and their contractors accept that they are subject to inspection pursuant to Part 10 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

11.1. The Permittee shall ensure that records of all loading and disposal activities are kept on site for the duration of the permit and are available for inspection for two years following the expiry of the permit by any enforcement officer or analyst.

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-04363, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Titulaire* : Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (Québec).

2. *Déchets ou autres matières à immerger* : Déblais de dragage.

2.1. *Nature des déchets ou autres matières* : Déblais de dragage composés de gravier, de sable, de limon, d'argile ou de colloïdes.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 14 mars 2011 au 31 décembre 2011.

3.1. Les activités de chargement et d'immersion en mer doivent être effectuées entre le 14 mars et le 30 juin 2011, et entre le 1^{er} septembre et le 31 décembre 2011. Le titulaire pourra modifier la durée des périodes de restriction avec l'approbation écrite du ministère de l'Environnement.

4. *Lieu(x) de chargement* : Havre de Grosse-Île (Québec), 47°37.69' N., 61°30.78' O. (NAD83), à l'exception de la zone d'exclusion (2010) décrite à la figure 3 de l'examen environnemental préalable intitulé « Dragage d'entretien 2010, Havre de Grosse-Île, Îles-de-la-Madeleine », du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et approuvé par le ministère de l'Environnement, présenté à l'appui de la demande de permis.

5. *Lieu(x) d'immersion* : GI-2, 47°37.85' N., 61°29.60' O. (NAD83). Le lieu d'immersion est situé à environ 1,5 km au nord-est du lieu de chargement.

6. *Méthode de chargement* : Le dragage se fera à l'aide d'une drague à benne à demi-coquille ou d'une pelle hydraulique.

7. *Parcours à suivre et mode de transport* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion à l'aide de chalands remorqués.

8. *Méthode d'immersion* : L'immersion se fera à l'aide de chalands à fond ouvrant et le nivelage du fond marin se fera au moyen d'une poutre d'acier, d'une lame racleuse ou d'une pelle hydraulique.

9. *Quantité totale à immerger* : Ne pas excéder 8 000 m³ chalands.

10. *Droits* : Le titulaire doit payer le droit prescrit en vertu du *Règlement sur les prix à payer pour les permis d'immersion en mer*.

11. *Inspection* : En acceptant ce permis, le titulaire et ses entrepreneurs acceptent d'être assujettis à des inspections conformément à la partie 10 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

11.1. Le titulaire doit s'assurer que les registres de toutes les activités de chargement et d'immersion sont gardés sur les lieux pendant toute la durée du permis et qu'ils seront disponibles aux fins d'inspection pendant deux ans suivant l'expiration du permis par tout agent d'application de la loi ou tout analyste.

12. *Contractors*: The loading or disposal at sea referred to under this permit shall not be carried out by any person without written authorization from the Permittee.

12.1. The Permittee shall ensure that all persons involved in the loading, transport or disposal activities authorized by this permit conduct these activities in accordance with the relevant permit conditions.

13. *Reporting and notification*: The Permittee shall provide the following information at least 48 hours before loading and disposal activities commence: name or number of ship, platform or structure used to carry out the loading and/or disposal, name of the contractor including corporate and on-site contact information, and expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to the Regional Director, Environmental Protection Operations Directorate, Department of the Environment, Quebec Region, 105 McGill Street, 4th Floor, Montréal, Quebec H2Y 2E7, 514-496-6982 (fax), immersion.dpe@ec.gc.ca (email).

13.1. The Permittee shall communicate in writing with "Coopérative des pêcheurs de Cap Dauphin, 51, chemin Shore, Case postale 8, Grosse-Île, Îles-de-la-Madeleine (Québec) G0B 1M0," prior to commencing loading or disposal at sea operations to determine a mutually agreeable working period that will avoid any alteration of the water quality of the seawater intakes situated at the end of Grosse-Île wharf attributable to sediments suspended by the dredging operations. The seawater intakes referenced herein are the property of the cooperative mentioned above and are used for supplying the fish processing plant during the fishing season.

13.2. The Permittee must complete the *Register of Disposal at Sea Operations* as provided by the Department of the Environment. This register must, at all times, be kept aboard any vessel involved with the disposal operations and be accessible to enforcement officers designated under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

13.3. The Permittee must keep a written register of the time of departure of the vessel to the disposal site and advise the Canadian Coast Guard station once per day of the departure times entered in the register. The Permittee must record these communications in the register mentioned in the paragraph 13.2.

13.4. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director identified in paragraph 13, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: a list of all work completed pursuant to the permit, including the names of the loading and disposal sites used, the quantity of matter disposed of at the disposal site(s), the dates on which disposal activities occurred and the *Register of Disposal at Sea Operations*.

13.5. At all times, a copy of this permit, documents and drawings referenced in this permit shall be available at the loading site and on all powered ships directly engaged in the loading and disposal operations.

JEAN-PIERRE DES ROSIERS

Regional Director
Environmental Protection Operations Directorate
Quebec Region

On behalf of the Minister of the Environment

[7-1-o]

12. *Entrepreneurs* : Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

12.1. Le titulaire doit s'assurer que toutes les personnes qui prennent part aux opérations de chargement, de transport ou d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé respectent les conditions mentionnées dans le permis.

13. *Rapports et avis* : Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 48 heures avant le début des activités de chargement et d'immersion : le nom ou le numéro d'identification du navire, de la plate-forme ou de l'ouvrage duquel le chargement ou l'immersion sont effectués, le nom de l'entrepreneur, y compris les coordonnées des personnes-ressources de l'entreprise et de celles qui se trouvent sur les lieux ainsi que la période prévue des activités de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés au Directeur régional, Division des activités de protection de l'environnement, Ministère de l'Environnement, Région du Québec, 105, rue McGill, 4^e étage, Montréal (Québec) H2Y 2E7, 514-496-6982 (télécopieur), immersion.dpe@ec.gc.ca (courriel).

13.1. Avant de procéder à toute opération de chargement ou d'immersion en mer, le titulaire doit communiquer par écrit avec la Coopérative des pêcheurs de Cap Dauphin, 51, chemin Shore, Case postale 8, Grosse-Île, Îles-de-la-Madeleine (Québec) G0B 1M0, et convenir avec elle d'une période de travail qui évitera toute altération de la qualité de l'eau des prises d'eau de mer situées à l'extrémité du quai de Grosse-Île qui serait imputable aux sédiments remis en suspension lors des opérations de dragage. Les prises d'eau de mer visées par les présentes conditions sont la propriété de la coopérative susmentionnée et sont utilisées pour alimenter l'usine de transformation du poisson durant la saison de pêche.

13.2. Le titulaire doit compléter le *Registre des opérations d'immersion en mer* fourni par le ministère de l'Environnement. Ce registre doit être gardé en tout temps à bord du navire chargé de l'immersion et être accessible aux agents de l'autorité désignés en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

13.3. Le titulaire doit consigner par écrit l'heure de chaque départ du bateau vers le site d'immersion et communiquer une fois par jour avec la station de la Garde côtière canadienne pour transmettre l'ensemble des heures de départ consignées. Le titulaire devra consigner cette communication au registre dont il est fait mention au paragraphe 13.2.

13.4. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le directeur régional dont les coordonnées figurent au paragraphe 13, dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : une liste de tous les travaux effectués visés par le permis, y compris les noms des lieux de chargement et d'immersion utilisés, la quantité de matières immergées au(x) lieu(x) d'immersion, les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu ainsi que le *Registre des opérations d'immersion en mer*.

13.5. Une copie de ce permis, des documents et des dessins visés par le présent permis doivent être conservés en tout temps au lieu de chargement ainsi que sur tout navire participant directement aux opérations de chargement et d'immersion.

Le directeur régional

Division des activités de protection de l'environnement
Région du Québec

JEAN-PIERRE DES ROSIERS

Au nom du ministre de l'Environnement

[7-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999**

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-04364 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

1. *Permittee*: Department of Public Works and Government Services, Quebec.

2. *Waste or other matter to be disposed of*: Dredged material.

2.1. *Nature of waste or other matter*: Dredged material consisting of gravel, sand, silt, clay and colloids.

3. *Duration of permit*: Permit is valid from March 14, 2011, to December 31, 2011.

3.1. The loading and disposal at sea activities are restricted to the followings periods: from March 14 to June 30, 2011, and from September 1 to December 31, 2011. The Permittee may modify the duration of the restriction periods with the written approval of the Department of the Environment.

4. *Loading site(s)*: L'Île-d'Entrée Harbour, Quebec, 47°16.67' N, 61°43.17' W (NAD83), with the exception of the zone of exclusion described in Annex 1 of the addendum (2011) of the environmental screening report titled "Dragage d'entretien du havre de L'Île-d'Entrée, Îles-de-la-Madeleine" (January 2009), by the Department of Public Works and Government Services and approved by the Department of the Environment, submitted in support of the permit application.

5. *Disposal site(s)*:

(a) IE-6, 47°17.19' N, 61°45.60' W (NAD83). The disposal site is located at approximately 3.2 km northwest from the loading site; and

(b) L'Île-d'Entrée Harbour, 47°16.67' N, 61°43.17' W (NAD83).

6. *Method of loading*: Dredging will be carried out using a clam-shell dredge or a hydraulic shovel.

7. *Route to disposal site(s) and method of transport*: Most direct navigational route from the loading site to the disposal site via towed scow.

8. *Method of disposal*: Disposal will be carried out by bottom dumping and levelling of the seabed by a steel beam, a scraper blade, or a hydraulic shovel.

9. *Total quantity to be disposed of*: Not to exceed 8 000 m³ scow measure.

10. *Fees*: The fee prescribed by the *Disposal at Sea Permit Fee Regulations* shall be paid by the Permittee in accordance with those Regulations.

11. *Inspection*: By accepting this permit, the Permittee and their contractors accept that they are subject to inspection pursuant to Part 10 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

11.1. The Permittee shall ensure that records of all loading and disposal activities are kept on site for the duration of the permit and are available for inspection for two years following the expiry of the permit by any enforcement officer or analyst.

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

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-04364, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Titulaire* : Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (Québec).

2. *Déchets ou autres matières à immerger* : Déblais de dragage.

2.1. *Nature des déchets ou autres matières* : Déblais de dragage composés de gravier, de sable, de limon, d'argile ou de colloïdes.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 14 mars au 31 décembre 2011.

3.1. Les activités de chargement et d'immersion en mer doivent être effectuées entre le 14 mars et le 30 juin 2011, et entre le 1^{er} septembre et le 31 décembre 2011. Le titulaire pourra modifier la durée des périodes de restriction avec l'approbation écrite du ministère de l'Environnement.

4. *Lieu(x) de chargement* : Havre de L'Île-d'Entrée (Québec), 47°16,67' N., 61°43,17' O. (NAD83), à l'exception de la zone d'exclusion, telle qu'elle est décrite à l'annexe 1 de l'addenda (2011) de l'examen environnemental préalable intitulé « Dragage d'entretien du havre de L'Île-d'Entrée, Îles-de-la-Madeleine » (janvier 2009), du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et approuvé par le ministère de l'Environnement, présenté à l'appui de la demande de permis.

5. *Lieu(x) d'immersion* :

a) IE-6, 47°17,19' N., 61°45,60' O. (NAD83). Le lieu d'immersion est situé à environ 3,2 km au nord-ouest du lieu de chargement;

b) Havre de L'Île-d'Entrée, 47°16,67' N., 61°43,17' O. (NAD83).

6. *Méthode de chargement* : Le dragage se fera à l'aide d'une drague à benne à demi-coquille ou d'une pelle hydraulique.

7. *Parcours à suivre et mode de transport* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion à l'aide de chalands remorqués.

8. *Méthode d'immersion* : L'immersion se fera à l'aide de chalands à fond ouvrant et le nivelage du fond marin se fera au moyen d'une poutre d'acier, d'une lame racleuse ou d'une pelle hydraulique.

9. *Quantité totale à immerger* : Ne pas excéder 8 000 m³ chaland.

10. *Droits* : Le titulaire doit payer le droit prescrit en vertu du *Règlement sur les prix à payer pour les permis d'immersion en mer*.

11. *Inspection* : En acceptant ce permis, le titulaire et ses entrepreneurs acceptent d'être assujettis à des inspections conformément à la partie 10 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

11.1. Le titulaire doit s'assurer que les registres de toutes les activités de chargement et d'immersion sont gardés sur les lieux pendant toute la durée du permis et qu'ils seront disponibles aux fins d'inspection pendant deux ans suivant l'expiration du permis par tout agent d'application de la loi ou tout analyste.

12. *Contractors*: The loading or disposal at sea referred to under this permit shall not be carried out by any person without written authorization from the Permittee.

12.1. The Permittee shall ensure that all persons involved in the loading, transport or disposal activities authorized by this permit conduct these activities in accordance with the relevant permit conditions.

13. *Reporting and notification*: The Permittee shall provide the following information at least 48 hours before loading and disposal activities commence: name or number of ship, platform or structure used to carry out the loading and/or disposal, name of the contractor including corporate and on-site contact information, and expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to the Regional Director, Environmental Protection Operations Directorate, Department of the Environment, Quebec Region, 105 McGill Street, 4th Floor, Montréal, Quebec H2Y 2E7, 514-496-6982 (fax), immersion.dpe@ec.gc.ca (email).

13.1. The Permittee must complete the *Register of Disposal at Sea Operations* as provided by the Department of the Environment. This register must, at all times, be kept aboard any vessel involved with the disposal operations and be accessible to enforcement officers designated under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

13.2. At all times, a copy of this permit and of documents and drawings referenced in this permit shall be available at the loading site and on all powered ships directly engaged in the loading and disposal operations.

13.3. The Permittee must keep a written register of the time of departure of the vessel to the disposal site and advise the Canadian Coast Guard station once per day of the departure times entered in the register. The Permittee must record these communications in the register mentioned in the paragraph 13.1.

13.4. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director identified in paragraph 13, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: a list of all work completed pursuant to the permit, including the names of the loading and disposal sites used, the quantity of matter disposed of at the disposal site(s), the dates on which disposal activities occurred and the *Register of Disposal at Sea Operations*.

JEAN-PIERRE DES ROSIERS

*Regional Director
Environmental Protection Operations Directorate
Quebec Region*

On behalf of the Minister of the Environment

[7-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-04366 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

12. *Entrepreneurs* : Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

12.1. Le titulaire doit s'assurer que toutes les personnes qui prennent part aux opérations de chargement, de transport ou d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé respectent les conditions mentionnées dans le permis.

13. *Rapports et avis* : Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 48 heures avant le début des activités de chargement et d'immersion : le nom ou le numéro d'identification du navire, de la plate-forme ou de l'ouvrage duquel le chargement ou l'immersion sont effectués, le nom de l'entrepreneur, y compris les coordonnées des personnes-ressources de l'entreprise et de celles qui se trouvent sur les lieux ainsi que la période prévue des activités de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés au Directeur régional, Division des activités de protection de l'environnement, Ministère de l'Environnement, Région du Québec, 105, rue McGill, 4^e étage, Montréal (Québec) H2Y 2E7, 514-496-6982 (télécopieur), immersion.dpe@ec.gc.ca (courriel).

13.1. Le titulaire doit compléter le *Registre des opérations d'immersion en mer* fourni par le ministère de l'Environnement. Ce registre doit être gardé en tout temps à bord du navire chargé de l'immersion et être accessible aux agents de l'autorité désignés en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

13.2. Une copie de ce permis, des documents et des dessins visés par le présent permis doivent être conservés en tout temps au lieu de chargement ainsi que sur tout navire participant directement aux opérations de chargement et d'immersion.

13.3. Le titulaire doit consigner par écrit l'heure de chaque départ du bateau vers le site d'immersion et communiquer une fois par jour avec la station de la Garde côtière canadienne pour transmettre l'ensemble des heures de départ consignées. Le titulaire devra consigner cette communication au registre dont il est fait mention au paragraphe 13.1.

13.4. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le directeur régional dont les coordonnées figurent au paragraphe 13, dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : une liste de tous les travaux effectués visés par le permis, y compris les noms des lieux de chargement et d'immersion utilisés, la quantité de matières immergées au(x) lieu(x) d'immersion, les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu ainsi que le *Registre des opérations d'immersion en mer*.

Le directeur régional

*Division des activités de protection de l'environnement
Région du Québec*

JEAN-PIERRE DES ROSIERS

Au nom du ministre de l'Environnement

[7-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-04366, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Permittee*: Department of Public Works and Government Services Canada, Quebec.

2. *Waste or other matter to be disposed of*: Dredged material.

2.1. *Nature of waste or other matter*: Dredged material consisting of gravel, sand, silt, clay and colloids.

3. *Duration of permit*: Permit is valid from March 14, 2011, to December 31, 2011.

3.1. The loading and disposal at sea activities are restricted to the following periods: from March 14 to June 30, 2011, and from October 1 to December 31, 2011. The Permittee may modify the duration of the restriction periods with the written approval of the Department of the Environment.

4. *Loading site(s)*: Millerand Harbour, Quebec, 47°12.96' N, 61°59.09' W (NAD83), with the exception of the zone of exclusion described in the Figure 1 of the screening report titled "Dragage d'entretien du havre de pêche de Millerand, Îles-de-la-Madeleine" (January 2011), by the Department of Public Works and Government Services and approved by the Department of the Environment, submitted in support of the permit application.

5. *Disposal site(s)*:

(a) M-5, 47°11.80' N, 61°58.60' W (NAD83). The disposal site is located at approximately 2.4 km south from the loading site; and

(b) Millerand Harbour, 47°12.96' N, 61°59.09' W (NAD83).

6. *Method of loading*: Dredging will be carried out using a clam-shell dredge or a hydraulic shovel.

7. *Route to disposal site(s) and method of transport*: Most direct navigational route from the loading site to the disposal site via towed scow.

8. *Method of disposal*: Disposal will be carried out by bottom dumping and levelling of the seabed by a steel beam, a scraper blade, or a hydraulic shovel.

9. *Total quantity to be disposed of*: Not to exceed 14 000 m³ scow measure.

10. *Fees*: The fee prescribed by the *Disposal at Sea Permit Fee Regulations* shall be paid by the Permittee in accordance with those Regulations.

11. *Inspection*: By accepting this permit, the Permittee and their contractors accept that they are subject to inspection pursuant to Part 10 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

11.1. The Permittee shall ensure that records of all loading and disposal activities are kept on site for the duration of the permit and are available for inspection for two years following the expiry of the permit by any enforcement officer or analyst.

12. *Contractors*: The loading or disposal at sea referred to under this permit shall not be carried out by any person without written authorization from the Permittee.

12.1. The Permittee shall ensure that all persons involved in the loading, transport or disposal activities authorized by this permit conduct these activities in accordance with the relevant permit conditions.

13. *Reporting and notification*: The Permittee shall provide the following information at least 48 hours before loading and disposal activities commence: name or number of ship, platform or structure used to carry out the loading and/or disposal, name of

1. *Titulaire* : Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada (Québec).

2. *Déchets ou autres matières à immerger* : Déblais de dragage.

2.1. *Nature des déchets ou autres matières* : Déblais de dragage composés de gravier, de sable, de limon, d'argile ou de colloïdes.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 14 mars au 31 décembre 2011.

3.1. Les activités de chargement et d'immersion en mer doivent être effectuées entre le 14 mars et le 30 juin 2011, et entre le 1^{er} octobre et le 31 décembre 2011. Le titulaire pourra modifier la durée des périodes de restriction avec l'approbation écrite du ministère de l'Environnement.

4. *Lieu(x) de chargement* : Havre de Millerand (Québec), 47°12,96' N., 61°59,09' O. (NAD83), à l'exception de la zone d'exclusion, telle qu'elle est décrite à la figure 1 de l'examen environnemental préalable intitulé « Dragage d'entretien du havre de pêche de Millerand, Îles-de-la-Madeleine » (janvier 2011), du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et approuvé par le ministère de l'Environnement, présenté à l'appui de la demande de permis.

5. *Lieu(x) d'immersion* :

a) M-5, 47°11,80' N., 61°58,60' O. (NAD83). Le lieu d'immersion est situé à environ 2,4 km au sud du lieu de chargement;

b) Havre de Millerand, 47°12,96' N., 61°59,09' O. (NAD83).

6. *Méthode de chargement* : Le dragage se fera à l'aide d'une drague à benne à demi-coquille ou d'une pelle hydraulique.

7. *Parcours à suivre et mode de transport* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion à l'aide de chalands remorqués.

8. *Méthode d'immersion* : L'immersion se fera à l'aide de chalands à fond ouvrant et le nivelage du fond marin se fera au moyen d'une poutre d'acier, d'une lame racleuse ou d'une pelle hydraulique.

9. *Quantité totale à immerger* : Ne pas excéder 14 000 m³ chaland.

10. *Droits* : Le titulaire doit payer le droit prescrit en vertu du *Règlement sur les prix à payer pour les permis d'immersion en mer*.

11. *Inspection* : En acceptant ce permis, le titulaire et ses entrepreneurs acceptent d'être assujettis à des inspections conformément à la partie 10 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

11.1. Le titulaire doit s'assurer que les registres de toutes les activités de chargement et d'immersion sont gardés sur les lieux pendant toute la durée du permis et qu'ils seront disponibles aux fins d'inspection pendant deux ans suivant l'expiration du permis par tout agent d'application de la loi ou tout analyste.

12. *Entrepreneurs* : Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

12.1. Le titulaire doit s'assurer que toutes les personnes qui prennent part aux opérations de chargement, de transport ou d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé respectent les conditions mentionnées dans le permis.

13. *Rapports et avis* : Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 48 heures avant le début des activités de chargement et d'immersion : le nom ou le numéro d'identification du navire, de la plate-forme ou de l'ouvrage duquel le chargement ou

the contractor including corporate and on-site contact information, and expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to the Regional Director, Environmental Protection Operations, Department of the Environment, Quebec Region, 105 McGill Street, 4th Floor, Montréal, Quebec H2Y 2E7, 514-496-6982 (fax), immersion.dpe@ec.gc.ca (email).

13.1. The Permittee must complete the *Register of Disposal at Sea Operations* as provided by the Department of the Environment. This register must, at all times, be kept aboard any vessel involved with the disposal operations and be accessible to enforcement officers designated under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

13.2. At all times, a copy of this permit, documents and drawings referenced in this permit shall be available at the loading site and on all powered ships directly engaged in the loading and disposal operations.

13.3. The Permittee must keep a written register of the time of departure of the vessel to the disposal site and advise the Canadian Coast Guard station once per day of the departure times entered in the register. The Permittee must record these communications in the register mentioned in the paragraph 13.1.

13.4. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director identified in paragraph 13.1, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: a list of all work completed pursuant to the permit, including the names of the loading and disposal sites used, the quantity of matter disposed of at the disposal site(s), the dates on which disposal activities occurred and the *Register of Disposal at Sea Operations*.

JEAN-PIERRE DES ROSIERS

*Regional Director
Environmental Protection Operations Directorate
Quebec Region*

On behalf of the Minister of the Environment

[7-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-06646 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

1. *Permittee*: J.W. Hiscock Sons Limited, Brigus, Newfoundland and Labrador.

2. *Waste or other matter to be disposed of*: Fish waste and other organic matter resulting from industrial fish processing operations.

2.1. *Nature of waste or other matter*: Fish waste and other organic matter consisting of fish and shellfish waste.

l'immersion sont effectués, le nom de l'entrepreneur, y compris les coordonnées des personnes-ressources de l'entreprise et de celles qui se trouvent sur les lieux ainsi que la période prévue des activités de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés au Directeur régional, Division des activités de protection de l'environnement, Ministère de l'Environnement, Région du Québec, 105, rue McGill, 4^e étage, Montréal (Québec) H2Y 2E7, 514-496-6982 (télécopieur), immersion.dpe@ec.gc.ca (courriel).

13.1. Le titulaire doit compléter le *Registre des opérations d'immersion en mer* fourni par le ministère de l'Environnement. Ce registre doit être gardé en tout temps à bord du navire chargé de l'immersion et être accessible aux agents de l'autorité désignés en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

13.2. Une copie de ce permis, des documents et des dessins visés par le présent permis doivent être conservés en tout temps au lieu de chargement ainsi que sur tout navire participant directement aux opérations de chargement et d'immersion.

13.3. Le titulaire doit consigner par écrit l'heure de chaque départ du bateau vers le site d'immersion et communiquer une fois par jour avec la station de la Garde côtière canadienne pour transmettre l'ensemble des heures de départ consignées. Le titulaire devra consigner cette communication au registre dont il est fait mention au paragraphe 13.1.

13.4. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le directeur régional dont les coordonnées figurent au paragraphe 13.1, dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : une liste de tous les travaux effectués visés par le permis, y compris les noms des lieux de chargement et d'immersion utilisés, la quantité de matières immergées au(x) lieu(x) d'immersion, les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu ainsi que le *Registre des opérations d'immersion en mer*.

Le directeur régional

*Division des activités de protection de l'environnement
Région du Québec*

JEAN-PIERRE DES ROSIERS

Au nom du ministre de l'Environnement

[7-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-06646, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Titulaire* : J.W. Hiscock Sons Limited, Brigus (Terre-Neuve-et-Labrador).

2. *Déchets ou autres matières à immerger* : Déchets de poisson ou autres matières organiques résultant d'opérations de traitement industriel du poisson.

2.1. *Nature des déchets ou autres matières* : Déchets de poisson ou autres matières organiques composées de poisson, de mollusques et de crustacés.

3. *Duration of permit:* Permit is valid from April 1, 2011, to March 31, 2012.

4. *Loading site(s):* Brigus, Newfoundland and Labrador, at approximately 47°32.30' N, 53°12.40' W (NAD83).

5. *Disposal site(s):* Brigus, within a 250 m radius of 47°32.40' N, 53°11.20' W (NAD83), at an approximate depth of 75 m.

6. *Method of loading:*

6.1. The Permittee shall ensure that the material is loaded onto floating equipment complying with all applicable rules regarding safety and navigation and capable of containing all waste cargo during loading and transit to the approved disposal site.

6.2. The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of is covered by netting or other material to prevent access by gulls and other marine birds, except during direct loading or disposal of the waste.

6.3. Material loaded for the purpose of disposal at sea may not be held aboard any ship for more than 96 hours from the commencement of loading without the written consent of an enforcement officer designated pursuant to subsection 217(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

6.4. The loading and transit shall be completed in a manner that ensures that no material contaminates the marine environment, notably the harbour and adjacent beaches. The Permittee shall also ensure that the loading sites are cleaned up and, if necessary, that spilled wastes are recovered.

7. *Route to disposal site(s) and method of transport:* Most direct navigational route from the loading site to the disposal site.

8. *Method of disposal:*

8.1. The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of be discharged from the equipment or ship while steaming within the disposal site boundaries and in a manner which will promote dispersion.

9. *Total quantity to be disposed of:* Not to exceed 500 tonnes.

10. *Inspection:*

10.1. By accepting this permit, the Permittee and their contractors accept that they are subject to inspection pursuant to Part 10 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

11. *Contractors:*

11.1. The loading or disposal at sea referred to under this permit shall not be carried out by any person without written authorization from the Permittee.

11.2. The Permittee shall ensure that all persons involved in the loading, transport or disposal activities authorized by this permit conduct these activities in accordance with the relevant permit conditions.

12. *Reporting and notification:*

12.1. The Permittee shall provide the following information at least 48 hours before loading and disposal activities commence: name or number of ship, platform or structure used to carry out the loading and/or disposal, name of the contractor including corporate and on-site contact information, and expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to Mr. Rick Wadman, Environmental Protection

3. *Durée du permis :* Le permis est valide du 1^{er} avril 2011 au 31 mars 2012.

4. *Lieu(x) de chargement :* Brigus (Terre-Neuve-et-Labrador), à environ 47°32,30' N., 53°12,40' O. (NAD83).

5. *Lieu(x) d'immersion :* Brigus, dans un rayon de 250 m de 47°32,40' N., 53°11,20' O. (NAD83), à une profondeur approximative de 75 m.

6. *Méthode de chargement :*

6.1. Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières sont chargées sur un équipement flottant respectant toutes les normes de sécurité et de navigation applicables et pouvant contenir la totalité des matières à immerger durant le chargement et le transport jusqu'au lieu d'immersion approuvé.

6.2. Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières à immerger sont recouvertes d'un filet ou autrement afin d'empêcher les goélands et autres oiseaux marins d'y accéder, sauf durant le chargement ou l'immersion.

6.3. Les matières chargées pour l'immersion en mer ne seront pas gardées plus de 96 heures à bord du navire à compter du début du chargement sans l'autorisation écrite d'un agent de l'autorité désigné en vertu du paragraphe 217(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

6.4. Le chargement et le transport doivent s'effectuer de façon qu'aucune matière ne contamine l'environnement marin, notamment le havre et les plages adjacentes. Le titulaire doit également s'assurer du nettoyage des lieux de chargement et, s'il y a lieu, de la récupération des déchets déversés.

7. *Parcours à suivre et mode de transport :* Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion.

8. *Méthode d'immersion :*

8.1. Le titulaire doit s'assurer que les matières à immerger seront déchargées du navire ou de la pièce d'équipement en mouvement à l'intérieur de la zone du lieu d'immersion et d'une manière qui permettra la plus grande dispersion possible des matières.

9. *Quantité totale à immerger :* Ne pas excéder 500 tonnes métriques.

10. *Inspection :*

10.1. En acceptant ce permis, le titulaire et ses entrepreneurs acceptent d'être assujettis à des inspections conformément à la partie 10 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

11. *Entrepreneurs :*

11.1. Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

11.2. Le titulaire doit s'assurer que toutes les personnes qui prennent part aux opérations de chargement, de transport ou d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé respectent les conditions mentionnées dans le permis.

12. *Rapports et avis :*

12.1. Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 48 heures avant le début des activités de chargement et d'immersion : le nom ou le numéro d'identification du navire, de la plate-forme ou de l'ouvrage duquel le chargement ou l'immersion sont effectués, le nom de l'entrepreneur, y compris les coordonnées des personnes-ressources de l'entreprise et de celles qui se trouvent sur les lieux ainsi que la période prévue des activités

Operations Directorate, Environment Canada, 6 Bruce Street, Mount Pearl, Newfoundland and Labrador A1N 4T3, 709-772-5097 (fax), rick.wadman@ec.gc.ca (email).

12.2. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director of the Environmental Protection Operations Directorate, Atlantic Region, c/o Mr. Rick Wadman, as identified in paragraph 12.1, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: the quantity of matter disposed of at the disposal site(s) and the dates on which disposal activities occurred.

12.3. This permit shall be displayed in an area of the plant accessible to the public.

I. R. GEOFFREY MERCER
Regional Director
Environmental Protection Operations Directorate
Atlantic Region

On behalf of the Minister of the Environment

[7-1-o]

de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés à Monsieur Rick Wadman, Direction des activités de protection de l'environnement, Environnement Canada, 6, rue Bruce, Mount Pearl (Terre-Neuve-et-Labrador) A1N 4T3, 709-772-5097 (télécopieur), rick.wadman@ec.gc.ca (courriel).

12.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le directeur régional de la Direction des activités de protection de l'environnement, Région de l'Atlantique, a/s de M. Rick Wadman, dont les coordonnées figurent au paragraphe 12.1, dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : la quantité de matières immergées au(x) lieu(x) d'immersion et les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu.

12.3. Ce permis doit être affiché dans un endroit de l'installation accessible au public.

*Le directeur régional
Direction des activités de protection de l'environnement
Région de l'Atlantique*

I. R. GEOFFREY MERCER

Au nom du ministre de l'Environnement

[7-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-06647 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

1. *Permittee*: Fogo Island Co-operative Society Ltd., Fogo, Newfoundland and Labrador.

2. *Waste or other matter to be disposed of*: Fish waste and other organic matter resulting from industrial fish processing operations.

2.1. *Nature of waste or other matter*: Fish waste and other organic matter consisting of fish and shellfish waste.

3. *Duration of permit*: Permit is valid from March 21, 2011, to March 20, 2012.

4. *Loading site(s)*: Fogo, Newfoundland and Labrador, at approximately 49°43.03' N, 54°16.55' W (NAD83).

5. *Disposal site(s)*: Fogo, within a 250 m radius of 49°43.65' N, 54°16.35' W (NAD83), at an approximate depth of 12 m.

6. *Method of loading*:

6.1. The Permittee shall ensure that the material is loaded onto floating equipment complying with all applicable rules regarding safety and navigation and capable of containing all waste cargo during loading and transit to the approved disposal site.

6.2. The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of is covered by netting or other material to prevent access by gulls and other marine birds, except during direct loading or disposal of the waste.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-06647, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Titulaire* : Fogo Island Co-operative Society Ltd., Fogo (Terre-Neuve-et-Labrador).

2. *Déchets ou autres matières à immerger* : Déchets de poisson ou autres matières organiques résultant d'opérations de traitement industriel du poisson.

2.1. *Nature des déchets ou autres matières* : Déchets de poisson ou autres matières organiques composées de poisson, de mollusques et de crustacés.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 21 mars 2011 au 20 mars 2012.

4. *Lieu(x) de chargement* : Fogo (Terre-Neuve-et-Labrador), à environ 49°43,03' N., 54°16,55' O. (NAD83).

5. *Lieu(x) d'immersion* : Fogo, dans un rayon de 250 m de 49°43,65' N., 54°16,35' O. (NAD83), à une profondeur approximative de 12 m.

6. *Méthode de chargement* :

6.1. Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières sont chargées sur un équipement flottant respectant toutes les normes de sécurité et de navigation applicables et pouvant contenir la totalité des matières à immerger durant le chargement et le transport jusqu'au lieu d'immersion approuvé.

6.2. Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières à immerger sont recouvertes d'un filet ou autrement afin d'empêcher les goélands et autres oiseaux marins d'y accéder, sauf durant le chargement ou l'immersion.

6.3. Material loaded for the purpose of disposal at sea may not be held aboard any ship for more than 96 hours from the commencement of loading without the written consent of an enforcement officer designated pursuant to subsection 217(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

6.4. The loading and transit shall be completed in a manner that ensures that no material contaminates the marine environment, notably the harbour and adjacent beaches. The Permittee shall also ensure that the loading sites are cleaned up and, if necessary, that spilled wastes are recovered.

7. *Route to disposal site(s) and method of transport*: Most direct navigational route from the loading site to the disposal site.

8. *Method of disposal*:

8.1. The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of is discharged from the equipment or ship while steaming within the disposal site boundaries and in a manner which will promote dispersion.

9. *Total quantity to be disposed of*: Not to exceed 1 000 tonnes.

10. *Inspection*:

10.1. By accepting this permit, the Permittee and their contractors accept that they are subject to inspection pursuant to Part 10 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

11. *Contractors*:

11.1. The loading or disposal at sea referred to under this permit shall not be carried out by any person without written authorization from the Permittee.

11.2. The Permittee shall ensure that all persons involved in the loading, transport or disposal activities authorized by this permit conduct these activities in accordance with the relevant permit conditions.

12. *Reporting and notification*:

12.1. The Permittee shall provide the following information at least 48 hours before loading and disposal activities commence: name or number of ship, platform or structure used to carry out the loading and/or disposal, name of the contractor including corporate and on-site contact information, and expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to Mr. Rick Wadman, Environmental Protection Operations Directorate, Environment Canada, 6 Bruce Street, Mount Pearl, Newfoundland and Labrador A1N 4T3, 709-772-5097 (fax), rick.wadman@ec.gc.ca (email).

12.2. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director of the Environmental Protection Operations Directorate, Atlantic Region, c/o Mr. Rick Wadman, as identified in paragraph 12.1, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: the quantity of matter disposed of at the disposal site(s) and the dates on which disposal activities occurred.

6.3. Les matières chargées pour l'immersion en mer ne seront pas gardées plus de 96 heures à bord du navire à compter du début du chargement sans l'autorisation écrite d'un agent de l'autorité désigné en vertu du paragraphe 217(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

6.4. Le chargement et le transport doivent s'effectuer de façon qu'aucune matière ne contamine l'environnement marin, notamment le havre et les plages adjacentes. Le titulaire doit également s'assurer du nettoyage des lieux de chargement et, s'il y a lieu, de la récupération des déchets déversés.

7. *Parcours à suivre et mode de transport* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion.

8. *Méthode d'immersion* :

8.1. Le titulaire doit s'assurer que les matières à immerger seront déchargées du navire ou de la pièce d'équipement en mouvement à l'intérieur de la zone du lieu d'immersion et d'une manière qui permettra la plus grande dispersion possible des matières.

9. *Quantité totale à immerger* : Ne pas excéder 1 000 tonnes métriques.

10. *Inspection* :

10.1. En acceptant ce permis, le titulaire et ses entrepreneurs acceptent d'être assujettis à des inspections conformément à la partie 10 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

11. *Entrepreneurs* :

11.1. Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

11.2. Le titulaire doit s'assurer que toutes les personnes qui prennent part aux opérations de chargement, de transport ou d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé respectent les conditions mentionnées dans le permis.

12. *Rapports et avis* :

12.1. Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 48 heures avant le début des activités de chargement et d'immersion : le nom ou le numéro d'identification du navire, de la plate-forme ou de l'ouvrage duquel le chargement ou l'immersion sont effectués, le nom de l'entrepreneur, y compris les coordonnées des personnes-ressources de l'entreprise et de celles qui se trouvent sur les lieux ainsi que la période prévue des activités de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés à Monsieur Rick Wadman, Direction des activités de protection de l'environnement, Environnement Canada, 6, rue Bruce, Mount Pearl (Terre-Neuve-et-Labrador) A1N 4T3, 709-772-5097 (télécopieur), rick.wadman@ec.gc.ca (courriel).

12.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le directeur régional de la Direction des activités de protection de l'environnement, Région de l'Atlantique, a/s de M. Rick Wadman, dont les coordonnées figurent au paragraphe 12.1, dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : la quantité de matières immergées au(x) lieu(x) d'immersion et les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu.

12.3. This permit shall be displayed in an area of the plant accessible to the public.

I. R. GEOFFREY MERCER
*Regional Director
 Environmental Protection Operations Directorate
 Atlantic Region*
 On behalf of the Minister of the Environment

[7-1-o]

12.3. Ce permis doit être affiché dans un endroit de l'installation accessible au public.

*Le directeur régional
 Direction des activités de protection de l'environnement
 Région de l'Atlantique*
 I. R. GEOFFREY MERCER
 Au nom du ministre de l'Environnement

[7-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-06648 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

1. *Permittee*: Fogo Island Co-operative Society Ltd., Joe Batt's Arm, Newfoundland and Labrador.

2. *Waste or other matter to be disposed of*: Fish waste and other organic matter resulting from industrial fish processing operations.

2.1. *Nature of waste or other matter*: Fish waste and other organic matter consisting of fish and shellfish waste.

3. *Duration of permit*: Permit is valid from March 21, 2011, to March 20, 2012.

4. *Loading site(s)*: Joe Batt's Arm, Newfoundland and Labrador, at approximately 49°43.90' N, 54°09.60' W (NAD83).

5. *Disposal site(s)*: Joe Batt's Arm, within a 250 m radius of 49°44.20' N, 54°10.00' W (NAD83), at an approximate depth of 16 m.

6. *Method of loading*:

6.1. The Permittee shall ensure that the material is loaded onto floating equipment complying with all applicable rules regarding safety and navigation and capable of containing all waste cargo during loading and transit to the approved disposal site.

6.2. The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of is covered by netting or other material to prevent access by gulls and other marine birds, except during direct loading or disposal of the waste.

6.3. Material loaded for the purpose of disposal at sea may not be held aboard any ship for more than 96 hours from the commencement of loading without the written consent of an enforcement officer designated pursuant to subsection 217(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

6.4. The loading and transit shall be completed in a manner that ensures that no material contaminates the marine environment, notably the harbour and adjacent beaches. The Permittee shall also ensure that the loading sites are cleaned up and, if necessary, that spilled wastes are recovered.

7. *Route to disposal site(s) and method of transport*: Most direct navigational route from the loading site to the disposal site.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-06648, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Titulaire* : Fogo Island Co-operative Society Ltd., Joe Batt's Arm (Terre-Neuve-et-Labrador).

2. *Déchets ou autres matières à immerger* : Déchets de poisson ou autres matières organiques résultant d'opérations de traitement industriel du poisson.

2.1. *Nature des déchets ou autres matières* : Déchets de poisson ou autres matières organiques composées de poisson, de mollusques et de crustacés.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 21 mars 2011 au 20 mars 2012.

4. *Lieu(x) de chargement* : Joe Batt's Arm (Terre-Neuve-et-Labrador), à environ 49°43,90' N., 54°09,60' O. (NAD83).

5. *Lieu(x) d'immersion* : Joe Batt's Arm, dans un rayon de 250 m de 49°44,20' N., 54°10,00' O. (NAD83), à une profondeur approximative de 16 m.

6. *Méthode de chargement* :

6.1. Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières sont chargées sur un équipement flottant respectant toutes les normes de sécurité et de navigation applicables et pouvant contenir la totalité des matières à immerger durant le chargement et le transport jusqu'au lieu d'immersion approuvé.

6.2. Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières à immerger sont recouvertes d'un filet ou autrement afin d'empêcher les goélands et autres oiseaux marins d'y accéder, sauf durant le chargement ou l'immersion.

6.3. Les matières chargées pour l'immersion en mer ne seront pas gardées plus de 96 heures à bord du navire à compter du début du chargement sans l'autorisation écrite d'un agent de l'autorité désigné en vertu du paragraphe 217(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

6.4. Le chargement et le transport doivent s'effectuer de façon qu'aucune matière ne contamine l'environnement marin, notamment le havre et les plages adjacentes. Le titulaire doit également s'assurer du nettoyage des lieux de chargement et, s'il y a lieu, de la récupération des déchets déversés.

7. *Parcours à suivre et mode de transport* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion.

8. Method of disposal:

8.1. The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of is discharged from the equipment or ship while steaming within the disposal site boundaries and in a manner which will promote dispersion.

9. *Total quantity to be disposed of:* Not to exceed 1 000 tonnes.

10. Inspection:

10.1. By accepting this permit, the Permittee and their contractors accept that they are subject to inspection pursuant to Part 10 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

11. Contractors:

11.1. The loading or disposal at sea referred to under this permit shall not be carried out by any person without written authorization from the Permittee.

11.2. The Permittee shall ensure that all persons involved in the loading, transport or disposal activities authorized by this permit conduct these activities in accordance with the relevant permit conditions.

12. Reporting and notification:

12.1. The Permittee shall provide the following information at least 48 hours before loading and disposal activities commence: name or number of ship, platform or structure used to carry out the loading and/or disposal, name of the contractor including corporate and on-site contact information, and expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to Mr. Rick Wadman, Environmental Protection Operations Directorate, Environment Canada, 6 Bruce Street, Mount Pearl, Newfoundland and Labrador A1N 4T3, 709-772-5097 (fax), rick.wadman@ec.gc.ca (email).

12.2. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director of the Environmental Protection Operations Directorate, Atlantic Region, c/o Mr. Rick Wadman, as identified in paragraph 12.1, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: the quantity of matter disposed of at the disposal site(s) and the dates on which disposal activities occurred.

12.3. This permit shall be displayed in an area of the plant accessible to the public.

I. R. GEOFFREY MERCER
*Regional Director
 Environmental Protection Operations Directorate
 Atlantic Region*
 On behalf of the Minister of the Environment

[7-1-o]

8. Méthode d'immersion :

8.1. Le titulaire doit s'assurer que les matières à immerger seront déchargées du navire ou de la pièce d'équipement en mouvement à l'intérieur de la zone du lieu d'immersion et d'une manière qui permettra la plus grande dispersion possible des matières.

9. *Quantité totale à immerger :* Ne pas excéder 1 000 tonnes métriques.

10. Inspection :

10.1. En acceptant ce permis, le titulaire et ses entrepreneurs acceptent d'être assujettis à des inspections conformément à la partie 10 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

11. Entrepreneurs :

11.1. Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

11.2. Le titulaire doit s'assurer que toutes les personnes qui prennent part aux opérations de chargement, de transport ou d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé respectent les conditions mentionnées dans le permis.

12. Rapports et avis :

12.1. Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 48 heures avant le début des activités de chargement et d'immersion : le nom ou le numéro d'identification du navire, de la plate-forme ou de l'ouvrage duquel le chargement ou l'immersion sont effectués, le nom de l'entrepreneur, y compris les coordonnées des personnes-ressources de l'entreprise et de celles qui se trouvent sur les lieux ainsi que la période prévue des activités de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés à Monsieur Rick Wadman, Direction des activités de protection de l'environnement, Environnement Canada, 6, rue Bruce, Mount Pearl (Terre-Neuve-et-Labrador) A1N 4T3, 709-772-5097 (télécopieur), rick.wadman@ec.gc.ca (courriel).

12.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le directeur régional de la Direction des activités de protection de l'environnement, Région de l'Atlantique, a/s de M. Rick Wadman, dont les coordonnées figurent au paragraphe 12.1, dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : la quantité de matières immergées au(x) lieu(x) d'immersion et les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu.

12.3. Ce permis doit être affiché dans un endroit de l'installation accessible au public.

*Le directeur régional
 Direction des activités de protection de l'environnement
 Région de l'Atlantique*
 I. R. GEOFFREY MERCER
 Au nom du ministre de l'Environnement

[7-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order 2011-87-01-02 Amending the Non-domestic Substances List

Whereas, pursuant to subsections 87(1) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, the Minister of the Environment has added the substances referred to in the annexed Order to the *Domestic Substances List*^b;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsections 87(1) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, hereby makes the annexed *Order 2011-87-01-02 Amending the Non-domestic Substances List*.

Gatineau, February 3, 2011

PETER KENT
Minister of the Environment

ORDER 2011-87-01-02 AMENDING THE NON-DOMESTIC SUBSTANCES LIST**AMENDMENT**

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

13787-8
18181-1

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on the day on which *Order 2011-87-01-01 Amending the Domestic Substances List* comes into force.

[7-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

COMPETITION ACT

Revised Competition Act pre-merger notification transaction-size threshold for 2011

Pursuant to subsection 110(8) of the *Competition Act*, I hereby determine that the amount for the year 2011, for the purposes of any of subsections 110(2) to 110(6) of the *Competition Act*, is seventy-three million dollars.

TONY CLEMENT
Minister of Industry

[7-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Arrêté 2011-87-01-02 modifiant la Liste extérieure

Attendu que, conformément aux paragraphes 87(1) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement a inscrit sur la *Liste intérieure*^b les substances visées par l'arrêté ci-après,

À ces causes, en vertu des paragraphes 87(1) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2011-87-01-02 modifiant la Liste extérieure*, ci-après.

Gatineau, le 3 février 2011

Le ministre de l'Environnement
PETER KENT

ARRÊTÉ 2011-87-01-02 MODIFIANT LA LISTE EXTÉRIEURE**MODIFICATION**

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

13787-8
18181-1

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent arrêté entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'*Arrêté 2011-87-01-01 modifiant la Liste intérieure*.

[7-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LA CONCURRENCE

Seuil révisé visant la taille des transactions devant faire l'objet d'un préavis de fusion en vertu de la Loi sur la concurrence pour 2011

En vertu du paragraphe 110(8) de la *Loi sur la concurrence*, je détermine par la présente que la somme pour l'année 2011, pour l'application de l'un ou l'autre des paragraphes 110(2) à 110(6) de la *Loi sur la concurrence*, est de soixante-treize millions de dollars.

Le ministre de l'Industrie
TONY CLEMENT

[7-1-o]

^a S.C. 1999, c. 33^b SOR/94-311¹ Supplément, *Canada Gazette*, Part I, January 31, 1998^a L.C. 1999, ch. 33^b DORS/94-311¹ Supplément, *Gazette du Canada*, Partie I, 31 janvier 1998

DEPARTMENT OF INDUSTRY**INVESTMENT CANADA ACT***Amount for the year 2011*

Pursuant to subsection 14.1(2) of the *Investment Canada Act*, I hereby determine that the amount for the year 2011, equal to or above which an investment is reviewable, is three hundred and twelve million dollars.

TONY CLEMENT
*Minister of Industry and
Minister Responsible for Investment Canada*

[7-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**LOI SUR INVESTISSEMENT CANADA***Montant pour l'année 2011*

En vertu du paragraphe 14.1(2) de la *Loi sur Investissement Canada*, je détermine par la présente que le montant pour l'année 2011 à partir duquel un investissement est sujet à l'examen est de trois cent douze millions de dollars.

*Le ministre de l'Industrie et
ministre responsable d'Investissement Canada*
TONY CLEMENT

[7-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**RADIOCOMMUNICATION ACT**

Notice No. SMSE-005-11 — Decisions on a band plan for Broadband Radio Service (BRS) and consultation on a policy and technical framework to license spectrum in the band 2500-2690 MHz

This notice announces decisions from the consultation process undertaken in *Canada Gazette* notice DGSO-001-10 — *Decisions on the transition to Broadband Radio Service (BRS) in the band 2500-2690 MHz and consultation on changes related to the band plan*. This notice also initiates the consultation on the policy and technical framework to license spectrum in the band 2500-2690 MHz (the 2500 MHz band).

Through a separate consultation initiated by *Canada Gazette* notice SMSE-018-10 in November 2010, Industry Canada launched its *Consultation on a policy and technical framework for the 700 MHz band and aspects related to commercial mobile spectrum*¹ (hereinafter referred to as the “700 MHz consultation”).

Developments in the 2500 MHz band and the 700 MHz band have shown that both bands are suitable for the deployment of advanced mobile/broadband networks/services to meet growing user demands. The Department notes that a number of policy-related issues could benefit from concurrent consideration of the development of these two bands, as well as the development of the wireless services market as a whole. Industry Canada is therefore seeking views in the 700 MHz consultation on issues related to spectrum demand and on the possible need for government intervention to promote competition in the wireless services market in the upcoming licensing processes. Interested parties are therefore encouraged to submit their comments with regard to questions on spectrum demand² and competition³ through the 700 MHz consultation process. Comments for the 700 MHz consultation are due on February 28, 2011, and reply comments are due on March 30, 2011. The possible requirement and mechanisms to promote competition specifically applicable to the 2500 MHz band will be addressed within the 2500 MHz consultation paper.

¹ 700 MHz consultation: SMSE-018-10 — *Consultation on a policy and technical framework for the 700 MHz band and aspects related to commercial mobile spectrum* (www.ic.gc.ca/eic/site/smt-gst.nsf/eng/sf09947.html).

² See Section 4 of the 700 MHz consultation.

³ See Section 7 of the 700 MHz consultation.

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION**

Avis n° SMSE-005-11 — Décisions sur un plan de répartition des fréquences attribuées au service radio large bande (SRLB) et consultation sur un cadre politique et technique de délivrance des licences de spectre dans la bande de 2 500-2 690 MHz

Par le présent avis, Industrie Canada annonce les décisions prises au terme du processus de consultation amorcé dans l'avis DGSO-001-10 de la *Gazette du Canada*, intitulé *Décisions sur la transition à un service radio à large bande (SRLB) dans la bande 2 500-2 690 MHz et consultation sur les modifications connexes au plan de répartition de la bande*. Par la même occasion, le Ministère lance une consultation sur le cadre politique et technique de délivrance des licences de spectre dans la bande de 2 500-2 690 MHz (la bande de 2 500 MHz).

Dans un processus distinct entamé dans l'avis SMSE-018-10 de la *Gazette du Canada* en novembre 2010, Industrie Canada entreprenait la *Consultation sur un cadre politique et technique visant la bande de 700 MHz et les aspects liés au spectre mobile commercial*¹ (ci-après la « consultation sur la bande de 700 MHz »).

Les développements dans les bandes de 700 MHz et de 2 500 MHz démontrent que les deux bandes conviennent au déploiement de réseaux et de services mobiles/large bande évolués pour répondre aux exigences croissantes des consommateurs. Le Ministère fait remarquer qu'un certain nombre de questions liées aux politiques pourraient être traitées avantageusement si l'on considérait simultanément le développement de ces deux bandes de même que le développement du marché des services sans fil dans son ensemble. Conséquemment, Industrie Canada sollicite les points de vue, dans le cadre de la consultation sur la bande de 700 MHz, à propos des questions liées à la demande de spectre et sur la nécessité que le gouvernement intervienne pour promouvoir la concurrence sur le marché des services sans fil au cours des processus prochains d'attribution des licences. Les intervenants sont invités à soumettre leurs commentaires en qui a trait aux questions de la demande de spectre² et de la concurrence³ dans le cadre de la consultation sur la bande de 700 MHz. Les commentaires relatifs à la consultation sur la bande de 700 MHz doivent être reçus au plus tard le 28 février 2011 et les réponses à ces commentaires, au plus tard le 30 mars 2011. La question de la

¹ Consultation sur la bande de 700 MHz : SMSE-018-10 — *Consultation sur un cadre politique et technique visant la bande de 700 MHz et les aspects liés au spectre mobile commercial* (www.ic.gc.ca/eic/site/smt-gst.nsf/fra/sf09947.html).

² Voir la section 4 de la consultation sur la bande de 700 MHz.

³ Voir la section 7 de la consultation sur la bande de 700 MHz.

Submitting comments

Respondents are requested to provide their comments in electronic format to the following e-mail address: Spectrum.planning@ic.gc.ca, along with a note specifying the software, version number and operating system used.

Written submissions should be addressed to the Manager, Mobile Spectrum Planning, Engineering Planning and Standards Branch, Industry Canada, 300 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0C8.

All submissions should cite the *Canada Gazette*, Part I, the publication date, the title and the notice reference number (SMSE-005-11). To ensure consideration, parties should submit their comments no later than April 9, 2011. Soon after the close of the comment period, all comments received will be posted on Industry Canada's Spectrum Management and Telecommunications Web site at www.ic.gc.ca/spectrum.

The Department will also provide interested parties with the opportunity to reply to comments from other parties. Reply comments will be accepted until May 9, 2011.

Following the initial comment period, the Department may, at its discretion, request additional information if needed to clarify significant positions or new proposals. In such a case, the reply comment deadline would be extended.

Obtaining copies

Copies of this notice and of documents referred to herein are available electronically on Industry Canada's Spectrum Management and Telecommunications Web site at www.ic.gc.ca/spectrum.

Official versions of *Canada Gazette* notices can be viewed at www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-eng.html. Printed copies of the *Canada Gazette* can be ordered by telephoning the sales counter of Publishing and Depository Services at 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

February 4, 2011

MARC DUPUIS
*Director General
Engineering, Planning and Standards Branch*

FIONA GILFILLAN
*Director General
Spectrum Management Operations Branch*

[7-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT

AERONAUTICS ACT

Passenger Identification and Behaviour Observation Interim Order

Whereas the annexed *Passenger Identification and Behaviour Observation Interim Order* is required to deal with an immediate threat to aviation security;

nécessité ou non de promouvoir la concurrence et les mécanismes à prévoir s'appliquant particulièrement à la bande de 2 500 MHz seront abordés dans le document de consultation sur la bande de 2 500 MHz.

Présentation des commentaires

Les répondants sont priés d'envoyer leurs commentaires en format électronique à l'adresse courriel suivante : Planification-du-Spectre@ic.gc.ca, accompagnés d'une note indiquant le logiciel, le numéro de version et le système d'exploitation utilisés.

Les documents présentés par écrit doivent être adressés au Gestionnaire, Planification du spectre mobile, Direction générale du génie, de la planification et des normes, Industrie Canada, 300, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0C8.

Tous les documents doivent citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, la date de publication, le titre et le numéro de référence de l'avis (SMSE-005-11). Pour garantir la prise en compte de leurs commentaires, les intéressés doivent les soumettre au plus tard le 9 avril 2011. Peu après la clôture de la période de présentation des commentaires, toutes les observations reçues seront affichées sur le site de la Gestion du spectre et télécommunications d'Industrie Canada, à l'adresse www.ic.gc.ca/spectre.

Le Ministère donnera aussi aux intéressés l'occasion de répondre aux observations d'autres parties. Ces réponses aux commentaires seront acceptées jusqu'au 9 mai 2011.

Après la période de commentaires initiale, le Ministère se réserve le droit de demander d'autres renseignements, au besoin, pour éclaircir certaines positions importantes ou de nouvelles propositions. Dans ce cas, la date d'échéance des réponses serait repoussée.

Pour obtenir des copies

Le présent avis ainsi que les documents cités sont affichés sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'Industrie Canada à l'adresse suivante : www.ic.gc.ca/spectre.

On peut obtenir la version officielle des avis de la *Gazette du Canada* à l'adresse suivante : www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-fra.html. On peut également se procurer un exemplaire de la *Gazette du Canada* en communiquant avec le comptoir des ventes des Éditions et Services de dépôt au 613-941-5995 ou au 1-800-635-7943.

Le 4 février 2011

*Le directeur général
Direction générale du génie,
de la planification et des normes*
MARC DUPUIS

*La directrice générale
Direction générale des opérations
de la gestion du spectre*
FIONA GILFILLAN

[7-1-o]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI SUR L' AÉRONAUTIQUE

Arrêté d'urgence visant l'identification des passagers et l'observation de leurs comportements

Attendu que l'Arrêté d'urgence visant l'identification des passagers et l'observation de leurs comportements, ci-après, est requis afin de parer à un danger immédiat pour la sûreté aérienne;

And whereas, pursuant to subsection 6.41(1.2)^a of the *Aeronautics Act*^b, the Minister of Transport has consulted with the persons and organizations that the Minister considers appropriate in the circumstances concerning the annexed *Passenger Identification and Behaviour Observation Interim Order*;

Therefore, the Minister of Transport, pursuant to subsection 6.41(1)^a of the *Aeronautics Act*^b, hereby makes the annexed *Passenger Identification and Behaviour Observation Interim Order*.

Ottawa, January 26, 2011

CHUCK STRAHL
Minister of Transport

Attendu que, conformément au paragraphe 6.41(1.2)^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, le ministre des Transports a consulté au préalable les personnes et organismes qu'il estime opportun de consulter au sujet de l'*Arrêté d'urgence visant l'identification des passagers et l'observation de leurs comportements*, ci-après,

À ces causes, le ministre des Transports, en vertu du paragraphe 6.41(1)^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, prend l'*Arrêté d'urgence visant l'identification des passagers et l'observation de leurs comportements*, ci-après.

Ottawa, le 26 janvier 2011

Le ministre des Transports
CHUCK STRAHL

PASSENGER IDENTIFICATION AND BEHAVIOUR OBSERVATION INTERIM ORDER

INTERPRETATION

Definitions	1. (1) The following definitions apply in this Interim Order.
“access document” « document d'accès »	“access document” means (a) a boarding pass, a ticket or any other document issued by an air carrier that confirms the status of the person to whom it was issued as a passenger on a flight; (b) a stand-by pass, a ticket or any other document issued by an air carrier that confirms the status of the person to whom it was issued as a stand-by passenger for a flight; or (c) a passenger escort form that is issued by an air carrier.
“prohibited item” « article interdit »	“prohibited item” means any good that (a) is listed or described in the general list of prohibited items or, if applicable, in the specific list of prohibited items; or (b) poses an immediate threat to aviation security.
Terminology: <i>Canadian Aviation Security Regulations</i>	(2) Unless the context requires otherwise, words and expressions used in this Interim Order have the same meaning as in section 1 of the <i>Canadian Aviation Security Regulations</i> .

APPLICATION

Identity screening	2. (1) Sections 4 to 7 apply at a passenger screening checkpoint that is at an aerodrome listed in the schedule to the <i>CATSA Aerodrome Designation Regulations</i> if there is a heightened risk condition that can be mitigated by carrying out identity screening at that checkpoint.
Notification	(2) A screening authority must notify the Minister before carrying out identity screening under subsection (1) at a passenger screening checkpoint.

ARRÊTÉ D'URGENCE VISANT L'IDENTIFICATION DES PASSAGERS ET L'OBSERVATION DE LEURS COMPORTEMENTS

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

« article interdit »	Tout bien qui, selon le cas : a) est énuméré ou décrit dans la liste générale des articles interdits ou, le cas échéant, dans la liste spécifique des articles interdits; b) présente un danger immédiat pour la sûreté aérienne.	Définitions « article interdit » “prohibited item”
« document d'accès »	S'entend : a) d'une carte d'embarquement, d'un billet ou de tout autre document qui est délivré par un transporteur aérien et qui confirme le statut du titulaire en tant que passager pour un vol; b) d'un laissez-passer sans réservation, d'un billet ou de tout autre document qui est délivré par un transporteur aérien et qui confirme le statut du titulaire en tant que passager sans réservation pour un vol; c) d'un formulaire d'escorte de passager délivré par un transporteur aérien.	« document d'accès » “access document”
Terminologie :	Sauf indication contraire du contexte, les termes qui sont utilisés dans le présent arrêté d'urgence s'entendent au sens de l'article 1 du <i>Règlement canadien sur la sûreté aérienne</i> .	Terminologie : <i>Règlement canadien sur la sûreté aérienne</i>

APPLICATION

Contrôle de l'identité	2. (1) Les articles 4 à 7 s'appliquent à un point de contrôle de passagers situé à un aérodrome énuméré à l'annexe du <i>Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA</i> s'il y a un état de risque accru qui peut être mitigé par le contrôle de l'identité à ce point de contrôle.
Avis	(2) L'administration de contrôle avise le ministre avant d'effectuer le contrôle de l'identité en vertu du paragraphe (1) à un point de contrôle de passagers.

^a S.C. 2004, c. 15, s. 11(1)

^b R.S., c. A-2

^a L.C. 2004, ch. 15, par. 11(1)

^b L.R., ch. A-2

Behaviour observation	<p>3. Section 8 applies on a trial basis at a passenger screening checkpoint that is at Vancouver International Airport if the screening authority has the operational capacity to carry out behaviour observation at that checkpoint.</p>	<p>3. L'article 8 s'applique, à titre expérimental, à un point de contrôle de passagers situé à l'aéroport international de Vancouver si l'administration de contrôle dispose de la capacité opérationnelle pour effectuer l'observation du comportement à ce point de contrôle.</p>	Observation du comportement
IDENTITY SCREENING		CONTRÔLE DE L'IDENTITÉ	
Required identification	<p>4. The required identification for access to a sterile area is</p> <p>(a) one piece of government-issued photo identification that shows the holder's name, date of birth and gender;</p> <p>(b) two pieces of government-issued identification at least one of which shows the holder's name, date of birth and gender; or</p> <p>(c) a restricted area identity card.</p>	<p>4. Les pièces d'identité exigées pour se rendre dans une zone stérile sont :</p> <p>a) soit une pièce d'identité avec photo délivrée par un gouvernement qui comporte les nom, date de naissance et sexe du titulaire;</p> <p>b) soit deux pièces d'identité délivrées par un gouvernement, dont au moins une comporte les nom, date de naissance et sexe du titulaire;</p> <p>c) soit une carte d'identité de zone réglementée.</p>	Pièces d'identité exigées
Identity screening	<p>5. (1) A screening authority must not allow a person to pass beyond a passenger screening checkpoint into a sterile area unless the screening authority screens the person by looking at the person, and in particular their entire face, to determine if they appear to be 18 years of age or older.</p>	<p>5. (1) Il est interdit à l'administration de contrôle de permettre à une personne de traverser un point de contrôle de passagers pour se rendre dans une zone stérile à moins d'effectuer le contrôle de cette personne en regardant celle-ci, et en particulier son visage en entier, afin d'établir si elle semble être âgée de 18 ans ou plus.</p>	Contrôle de l'identité
Idem	<p>(2) A screening authority must not allow a person who appears to be 18 years of age or older to pass beyond a passenger screening checkpoint into a sterile area unless the screening authority screens the person</p> <p>(a) by comparing the person, and in particular their entire face, against the required identification; and</p> <p>(b) by comparing the name on the person's access document with the required identification.</p>	<p>(2) Il est interdit à l'administration de contrôle de permettre à une personne qui semble être âgée de 18 ans ou plus de traverser un point de contrôle de passagers pour se rendre dans une zone stérile à moins d'effectuer le contrôle de cette personne de la manière suivante :</p> <p>a) en comparant la personne, et en particulier son visage en entier, avec les pièces d'identité exigées;</p> <p>b) en comparant le nom sur le document d'accès de la personne avec les pièces d'identité exigées.</p>	Idem
Lost or stolen identification	<p>6. (1) If a person who appears to be 18 years of age or older presents documentation issued by a government or a police service and attesting to the loss or theft of the required identification, a screening authority must not allow the person to pass beyond a passenger screening checkpoint into a sterile area unless the screening authority</p> <p>(a) screens the person's identity using alternative forms of identification; and</p> <p>(b) carries out an additional screening of the person, and of any goods in their possession or control, for prohibited items.</p>	<p>6. (1) Si la personne qui semble être âgée de 18 ans ou plus présente de la documentation délivrée par un gouvernement ou un corps policier et attestant que la pièce d'identité exigée a été perdue ou volée, l'administration de contrôle ne lui permet pas de traverser un point de contrôle de passagers pour se rendre dans une zone stérile à moins d'effectuer les contrôles suivants :</p> <p>a) le contrôle de l'identité de la personne en utilisant d'autres moyens d'identification;</p> <p>b) le contrôle supplémentaire de la personne et de tout bien en sa possession ou sous sa garde pour trouver des articles interdits.</p>	Pièce d'identité perdue ou volée
Examples	<p>(2) Alternative forms of identification include but are not limited to employee identity cards, public transit passes and baptismal certificates.</p>	<p>(2) Les autres moyens d'identification comprennent notamment les cartes d'identité d'employé, les laissez-passer de transport en commun et les certificats de baptême.</p>	Exemples
Refusal of entry	<p>7. (1) A screening authority must not allow a person who appears to be 18 years of age or older to pass beyond a passenger screening checkpoint into a sterile area if</p> <p>(a) the person presents a piece of photo identification and does not resemble the photograph;</p> <p>(b) the person does not appear to be the age indicated by the date of birth on the identification they present;</p>	<p>7. (1) Il est interdit à l'administration de contrôle de permettre à une personne qui semble être âgée de 18 ans ou plus de traverser un point de contrôle de passagers pour se rendre dans une zone stérile dans les cas suivants :</p> <p>a) la personne présente une pièce d'identité avec photo et ne ressemble pas à la photo;</p> <p>b) elle ne semble pas avoir l'âge indiqué par la date de naissance sur la pièce d'identité qu'elle présente;</p>	Refus d'accès

- (c) the person does not appear to be of the gender indicated on the identification they present;
- (d) the person presents more than one form of identification and there is a major discrepancy between those forms of identification; or
- (e) there is a major discrepancy between the name on the identification presented by the person and the name on their access document.

- c) elle ne semble pas être du sexe indiqué sur la pièce d'identité qu'elle présente;
- d) elle présente plus d'un moyen d'identification et il y a une divergence importante entre ceux-ci;
- e) il y a une divergence importante entre le nom sur la pièce d'identité qu'elle présente et celui sur son document d'accès.

Medical exceptions

(2) A screening authority may allow a person who presents a piece of photo identification but does not resemble the photograph to pass beyond a passenger screening checkpoint into a sterile area if

- (a) the person's appearance changed for medical reasons after the photograph was taken and the person presents the screening authority with a document signed by a health care professional and attesting to that fact; or
- (b) the person's face is bandaged for medical reasons and the person presents the screening authority with a document signed by a health care professional and attesting to that fact.

(2) L'administration de contrôle peut permettre à une personne qui présente une pièce d'identité avec photo mais qui ne ressemble pas à la photo de traverser un point de contrôle de passagers pour se rendre dans une zone stérile dans les cas suivants :

- a) l'apparence de la personne a changé pour des raisons médicales après la prise de la photo et la personne présente à l'administration de contrôle un document qui est signé par un professionnel de la santé et qui en fait foi;
- b) la personne a des bandages sur son visage pour des raisons médicales et présente à l'administration de contrôle un document qui est signé par un professionnel de la santé et qui en fait foi.

Exceptions médicales

BEHAVIOUR OBSERVATION

Observation requirement

8. (1) A screening authority must observe persons who are at a passenger screening checkpoint.

OBSERVATION DU COMPORTEMENT

8. (1) L'administration de contrôle observe les personnes qui sont à un point de contrôle de passagers.

Observation exigée

Unusual behaviour

(2) If the screening authority observes that a person at the passenger screening checkpoint is exhibiting behaviour that appears unusual in the context of pre-board screening, the screening authority must not allow the person to pass beyond the checkpoint into a sterile area unless the screening authority

- (a) engages the person in conversation; and
- (b) screens the person's identity in accordance with sections 4 to 7.

(2) Si elle note qu'une personne au point de contrôle de passagers a un comportement qui semble inhabituel dans le cadre du contrôle pré-embarquement, l'administration de contrôle ne lui permet pas de traverser le point de contrôle pour se rendre dans une zone stérile à moins que, à la fois :

- a) elle n'engage la conversation avec cette personne;
- b) elle n'en effectue le contrôle de l'identité conformément aux articles 4 à 7.

Comportement inhabituel

Additional screening

(3) If the screening authority concludes, on the basis of a conversation with the person or the behaviour exhibited by the person, that the person's behaviour is unusual in the context of pre-board screening, the screening authority must not allow the person to pass beyond the passenger screening checkpoint into a sterile area unless the screening authority carries out an additional screening of the person, and of any goods in their possession or control, for prohibited items.

(3) Si elle établit, d'après une conversation avec la personne ou son comportement, que celle-ci a un comportement inhabituel dans le cadre du contrôle pré-embarquement, l'administration de contrôle ne lui permet pas de traverser le point de contrôle de passagers pour se rendre dans une zone stérile à moins d'effectuer un contrôle supplémentaire de la personne et de tout bien en sa possession ou sous sa garde pour trouver des articles interdits.

Contrôle supplémentaire

RECORDS

Identity screening

9. A screening authority must

(a) keep a record that sets out the dates and times when, and the reasons why, the screening authority carries out identity screening at a passenger screening checkpoint in accordance with this Interim Order; and

(b) make the record available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.

REGISTRES

9. Il incombe à l'administration de contrôle :

a) de tenir un registre dans lequel figurent les dates et les heures où elle effectue le contrôle de l'identité à un point de contrôle de passagers conformément au présent arrêté d'urgence, ainsi que les raisons du contrôle;

b) de le mettre à la disposition du ministre sur préavis raisonnable de celui-ci.

Contrôle de l'identité

DEPARTMENT OF TRANSPORT

CANADA MARINE ACT

Montreal Port Authority — Supplementary letters patent

BY THE MINISTER OF TRANSPORT

WHEREAS Letters Patent were issued by the Minister of Transport (“Minister”) for the Montreal Port Authority (“Authority”) under the authority of the *Canada Marine Act*, effective March 1, 1999;

WHEREAS Schedule B of the Letters Patent describes the federal real property managed by the Authority;

WHEREAS Supplementary Letters Patent were issued by the Minister on April 26, 2010 and published in the *Canada Gazette*, Part I (Supplement) on May 15, 2010, which remove from the management of the Authority the federal real property described therein, by withdrawing the property from Part I of Schedule B of the Letters Patent, on dates specified therein, and impose certain restrictions on the said federal real property;

WHEREAS the board of directors of the Authority has, by resolution, requested that the Minister of Transport issue Supplementary Letters Patent to postpone to July 1, 2013, the date of withdrawal corresponding to item numbers 14 and 15 appearing in the table in the Supplementary Letters Patent of April 26, 2010;

NOW THEREFORE, under the authority of section 9 of the *Canada Marine Act*, item numbers 14 and 15 appearing in the table in the Supplementary Letters Patent of April 26, 2010 are replaced by the following:

No.	Summary designation/ Cadastré number + Total area shown on plan	Parcel number(s) shown on plan	Lease No.	Column A Date of with- drawal	Column B Date of with- drawal if lease extended
14	(960 Des Moulins Road) An immovable designated as being part of lots 2 160 126 and 2 974 606, (South-West borough, Montréal). Having a total area of 18 485.6 m ² .	14	B2480	July 1, 2013	-
15	(Parking Lot P10 – 1261 Des Irlandais Road) An immovable designated as being composed of lots 2 160 128 and of part of lots 1 853 776, 2 160 126, 2 160 249, 2 296 281 and 2 974 606, (South-West borough, Montréal). Having a total area of 23 755.6 m ² .	15	B2067-2	July 1, 2013	-

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI MARITIME DU CANADA

Administration portuaire de Montréal — Lettres patentes supplémentaires

PAR LE MINISTRE DES TRANSPORTS

ATTENDU QUE des Lettres patentes ont été délivrées par le ministre des Transports (« ministre ») pour l’Administration portuaire de Montréal (« l’Administration ») en vertu des pouvoirs prévus dans de la *Loi maritime du Canada*, prenant effet le 1^{er} mars 1999;

ATTENDU QUE l’annexe « B » des Lettres patentes décrit les immeubles fédéraux dont la gestion est confiée à l’Administration;

ATTENDU QUE des Lettres patentes supplémentaires ont été délivrées par le ministre le 26 avril 2010 et publiées dans la *Gazette du Canada*, Partie I (Supplément) le 15 mai 2010, afin d’enlever de la gestion de l’Administration, les immeubles fédéraux qui y sont décrits en les retirant de la Partie I de l’annexe « B » des Lettres patentes à compter des dates qui y sont indiquées et d’imposer certaines restrictions visant lesdits immeubles fédéraux;

ATTENDU QUE le conseil d’administration de l’Administration a, par résolution, demandé au ministre de délivrer des Lettres patentes supplémentaires, afin de repousser au 1^{er} juillet 2013 la date du retrait correspondant aux articles numéros 14 et 15 apparaissant au tableau inséré dans les Lettres patentes supplémentaires du 26 avril 2010;

À CES CAUSES, en vertu de l’article 9 de la *Loi maritime du Canada*, les articles numéros 14 et 15 apparaissant au tableau inséré dans les Lettres patentes supplémentaires du 26 avril 2010 sont remplacés par ce qui suit :

N ^o	Désignation sommaire/ N ^o de cadastré + Superficie totale indiquée au plan	Numéro(s) de parcelle indiquée(s) au plan	N ^o Bail	Colonne A Date du retrait	Colonne B Date du retrait si prolon- gation de bail
14	(960, chemin des Moulins) Un immeuble désigné comme étant une partie des lots 2 160 126 et 2 974 606 (arrondissement du Sud-Ouest, Montréal). Ayant une superficie totale de 18 485,6 m ² .	14	B2480	1 juillet 2013	-
15	(Stationnement P10 – 1261, chemin des Irlandais) Un immeuble désigné comme étant composé du lot 2 160 128 et d’une partie des lots 1 853 776, 2 160 126, 2 160 249, 2 296 281 et 2 974 606, (arrondissement du Sud-Ouest, Montréal). Ayant une superficie totale de 23 755,6 m ² .	15	B2067-2	1 juillet 2013	-

Issued under my hand this 26th day of January 2011.

Délivrées sous mon seing en ce 26^e jour de janvier 2011.

Chuck Strahl, P.C., M.P.
Minister of Transport

[7-1-o]

Chuck Strahl, C.P., député
Ministre des Transports

[7-1-o]

(Erratum)

TREASURY BOARD

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Health Services Occupational Group and sub-group definition modifications

Notice is hereby given that the heading to the Table of Concordance in the above-mentioned notice published on page 41 of the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 145, No. 2, on Saturday, January 8, 2011, has been amended as follows:

1999 Occupational Group	Pre-1999 Occupational Group	Sub-Group	Classification Standard
-------------------------	-----------------------------	-----------	-------------------------

[7-1-o]

(Erratum)

CONSEIL DU TRÉSOR

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Modifications aux définitions du groupe et des sous-groupes professionnels des Services de santé

Avis est par les présentes donné que l'en-tête de la Table de Concordance de l'avis portant le titre susmentionné publié le samedi 8 janvier 2011, dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 145, n^o 2, à la page 41, a été modifiée de la façon suivante :

Groupe professionnel 1999	Groupe professionnel d'avant 1999	Sous-groupe	Norme de classification
---------------------------	-----------------------------------	-------------	-------------------------

[7-1-o]

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

Third Session, Fortieth Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 27, 2010.

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

SENATE**QUEEN'S UNIVERSITY AT KINGSTON**

Notice is hereby given that the Board of Trustees of Queen's University at Kingston, in the province of Ontario, originally incorporated and established in 1841 by Royal Charter, under the name Queen's College at Kingston, will present to the Parliament of Canada, at the present or at either of the two following sessions, a petition for a private Act to amend the constitution of the corporation of the University in order to effect certain changes in the composition and powers of the Board of Trustees and of the University Council and the mode of election of their respective members, and to effect other technical or incidental changes as may be appropriate.

Kingston, January 25, 2011

ROBERT A. LITTLE, Q.C.
Solicitor for the Petitioner
Cunningham, Swan, Carty, Little & Bonham LLP
1473 John Counter Boulevard, Suite 201
Kingston, Ontario
K7M 8Z6

[7-4-o]

CHIEF ELECTORAL OFFICER**CANADA ELECTIONS ACT***Deregistration of a registered electoral district association*

On application by the Green Party of Canada, in accordance with subsection 403.2(2) of the *Canada Elections Act*, the "Association du Parti Vert du Canada Beauport—Limoilou" is deregistered, effective February 28, 2011.

January 26, 2011

FRANÇOIS BERNIER
*Deputy Chief Electoral Officer
Political Financing*

[7-1-o]

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Troisième session, quarantième 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 27 février 2010.

Pour obtenir d'autres 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

SÉNAT**UNIVERSITÉ QUEEN'S À KINGSTON**

Avis est donné que le Bureau des syndics de l'Université Queen's à Kingston (ci-après appelée « l'Université »), dans la province d'Ontario, constituée en personne morale et établie en 1841 par charte royale sous le nom de Queen's College à Kingston, présentera au Parlement du Canada, au cours de la session actuelle ou de l'une des deux sessions suivantes, une pétition pour qu'un projet de loi d'intérêt privé modifie l'acte constitutif de l'Université afin d'apporter certains changements à la composition et aux pouvoirs du Bureau des syndics et du conseil de l'Université de même qu'au mode d'élection de leurs membres respectifs, et d'apporter les autres changements techniques ou corrélatifs nécessaires.

Kingston, le 25 janvier 2011

L'avocat du pétitionnaire
ROBERT A. LITTLE, c.r.
Cunningham, Swan, Carty, Little & Bonham LLP
1473, boulevard John Counter, Bureau 201
Kingston (Ontario)
K7M 8Z6

[7-4-o]

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS**LOI ÉLECTORALE DU CANADA***Radiation d'une association de circonscription enregistrée*

Sur demande du Parti Vert du Canada, conformément au paragraphe 403.2(2) de la *Loi électorale du Canada*, l'« Association du Parti Vert du Canada Beauport—Limoilou » est radiée. La radiation prend effet le 28 février 2011.

Le 26 janvier 2011

*Le sous-directeur général des élections
Financement politique*
FRANÇOIS BERNIER

[7-1-o]

CHIEF ELECTORAL OFFICER

CANADA ELECTIONS ACT

Deregistration of a registered electoral district association

On application by the electoral district association, in accordance with subsection 403.2(1) of the *Canada Elections Act*, the “Sydney—Victoria Green Party Association” is deregistered, effective February 28, 2011.

January 26, 2011

FRANÇOIS BERNIER
*Deputy Chief Electoral Officer
Political Financing*

[7-1-o]

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

Radiation d'une association de circonscription enregistrée

Sur demande de l'association de circonscription, conformément au paragraphe 403.2(1) de la *Loi électorale du Canada*, l'association « Sydney—Victoria Green Party Association » est radiée. La radiation prend effet le 28 février 2011.

Le 26 janvier 2011

*Le sous-directeur général des élections
Financement politique*
FRANÇOIS BERNIER

[7-1-o]

COMMISSIONS**CANADA-NEWFOUNDLAND AND LABRADOR OFFSHORE PETROLEUM BOARD****CANADA-NEWFOUNDLAND ATLANTIC ACCORD IMPLEMENTATION ACT***Call for Bids No. NL10-01*

The Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board hereby gives notice of the terms and conditions of the interests issued as a result of Call for Bids No. NL10-01. The bids selected, and the information contained on the prescribed bid forms, were published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 18, 2010.

This notice is made pursuant to and subject to the *Canada-Newfoundland Atlantic Accord Implementation Act*, S.C. 1987, c. 3, and the *Canada-Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Newfoundland and Labrador Act*, R.S.N.L. 1990, c. C-2.

Exploration Licence Nos. 1121 and 1122 were issued to the following interest owners:

<u>Exploration Licence</u>	<u>Interest Owners</u>	<u>Ownership %</u>
1121	Husky Oil Operations Limited	67.00%
	Repsol E & P Canada Ltd.	33.00%
1122	Husky Oil Operations Limited	50.00%
	Statoil Canada Ltd.	50.00%

The following is a summary of the terms and conditions of the above exploration licences:

- The exploration licences confer
 - the right to explore for, and the exclusive right to drill and test for, petroleum;
 - the exclusive right to develop those portions of the offshore area in order to produce petroleum; and
 - the exclusive right, subject to compliance with the other provisions of the Act, to obtain a production licence.
- The exploration licences were issued for a nine-year term effective January 15, 2011.
- Period I is a period of five years commencing on the effective date of the licences specified below. The interest owners shall commence the drilling of the well within Period I, and diligently pursue such drilling thereafter, as a condition precedent to obtaining tenure during Period II.
- The interest owners may at their option extend Period I from five years to six years by providing to the Board before the end of the fifth year of Period I either
 - a description of 50% of contiguous Licence Lands to be surrendered together with a refundable drilling deposit of \$1,000,000, or
 - a \$5,000,000 refundable drilling deposit.

If a drilling deposit is posted in accordance with paragraph (i) or (ii) above, it will be refunded in full if the Licence is validated for Period II by the drilling of a well on that licence. No interest will be paid on the drilling deposit.

If a validation well is not drilled, the drilling deposit will be forfeited to the Receiver General for Canada upon the termination of the Licence at the end of Period I. Allowable Expenditures cannot be applied against the drilling deposit.

COMMISSIONS**OFFICE CANADA — TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR DES HYDROCARBURES EXTRACÔTIERS****LOI DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD ATLANTIQUE CANADA — TERRE-NEUVE***Appel d'offres n° NL10-01*

L'Office Canada — Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers donne avis par la présente des modalités des titres attribués à la suite de l'appel d'offres n° NL10-01. Les soumissions retenues et les renseignements donnés sur le formulaire de soumission prescrit ont été publiés dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 18 décembre 2010.

Le présent avis est donné en vertu du chapitre 3 de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve*, L.C. 1987 et du chapitre C-2 de la *Canada-Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Newfoundland and Labrador Act*, R.S.N.L. 1990.

Les permis de prospection n^{os} 1121 et 1122 ont été attribués aux titulaires suivants :

<u>Permis de prospection</u>	<u>Titulaires</u>	<u>Participation</u>
1121	Husky Oil Operations Limited	67,00 %
	Repsol E & P Canada Ltd.	33,00 %
1122	Husky Oil Operations Limited	50,00 %
	Statoil Canada Ltd.	50,00 %

Voici le résumé des modalités des permis de prospection faisant l'objet du présent avis :

- Les permis de prospection confèrent :
 - le droit de prospecter et le droit exclusif d'effectuer des forages ou des essais pour trouver des hydrocarbures;
 - le droit exclusif de mettre en valeur les gisements situés au large des côtes en vue de la production de pétrole;
 - le droit exclusif d'obtenir une licence de production, à condition de se conformer aux autres dispositions de la Loi.
- La période de validité des permis de prospection est de neuf ans, à compter du 15 janvier 2011.
- La période I de cinq ans commence à la date d'entrée en vigueur des permis de prospection. Les titulaires doivent entamer le forage d'un puits au cours de la période I, et poursuivre avec diligence ce forage avant d'être autorisés à commencer la période II.
- Les titulaires peuvent, à leur gré, prolonger la période I de cinq ans à six ans en présentant à l'Office avant la fin de la cinquième année de la période I soit :
 - une description de 50 % des terres contiguës détenues en vertu de permis qui seront abandonnées ainsi qu'un dépôt de forage remboursable de 1 000 000 \$, ou
 - un dépôt de forage remboursable de 5 000 000 \$.

Si un dépôt de forage est fait, il sera remboursé intégralement dans l'éventualité où le permis sera validé pour la période II par le forage d'un puits en vertu dudit permis. Aucun intérêt ne sera versé pour le dépôt de forage.

Si le forage d'un puits de validation n'est pas entrepris, le dépôt de forage est confisqué et remis au receveur général du Canada au moment de la résiliation du permis, à la fin de la période I. Les dépenses admissibles ne peuvent être imputées au dépôt de forage.

5. Upon the expiration of Period II, there shall be a deemed surrender of the interest except as it relates to the lands or any portion thereof subject to a significant discovery licence, or a production licence.

6. The interest owners for the above exploration licences were required to provide the following security deposits in the form of a promissory note satisfactory to the Board:

<u>Exploration Licence</u>	<u>Security Deposit</u>
1121	\$287,500
1122	\$3,787,500

A credit against the deposit will be made following each anniversary date of each respective exploration licence on the basis of 25% of allowable expenditures. Any deposit balance remaining at the end of Period I, or following the termination of a well commenced and being pursued diligently but not terminated within Period I, or upon the surrender of rights, will be forfeited.

7. For each licence, rentals will be applicable only in Period II at a rate of \$5.00 per hectare in respect of the first year and increasing thereafter by \$5.00 per hectare per year, up to and including the third year. Rentals for the fourth year will be \$15.00 per hectare.

8. Other terms and conditions referred to in the licences include provisions respecting Significant Discoveries, Allowable Expenditures, Indemnity, Liability, Successors and Assigns, Notice, Waiver and Relief, Appointment of Representative and Agreement by Interest Owners.

9. For the payment of a prescribed service fee, the exploration licences may be inspected or, by written request, certified copies made available at the following address: Office of the Registrar, Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board, TD Place, 5th Floor, 140 Water Street, St. John's, Newfoundland and Labrador A1C 6H6, 709-778-1400.

January 2011

MAX RUELOKKE, P.Eng.
Chairman and Chief Executive Officer

[7-1-o]

CANADA-NEWFOUNDLAND AND LABRADOR OFFSHORE PETROLEUM BOARD

CANADA-NEWFOUNDLAND ATLANTIC ACCORD IMPLEMENTATION ACT

Call for Bids No. NL10-02

The Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board hereby gives notice of the terms and conditions of the interests issued as a result of Call for Bids No. NL10-02. The bids selected, and the information contained on the prescribed bid forms, were published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 25, 2010.

This notice is made pursuant to and subject to the *Canada-Newfoundland Atlantic Accord Implementation Act*, S.C. 1987, c. 3, and the *Canada-Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Newfoundland and Labrador Act*, R.S.N.L. 1990, c. C-2.

5. À l'expiration de la période II, il y aura présomption de cession du titre, à moins que les terres visées par ce titre ou une partie de ces terres ne fassent l'objet d'une attestation de découverte importante ou d'une licence de production.

6. Les titulaires des permis de prospection faisant l'objet du présent avis doivent verser le dépôt de garantie suivant sous forme de billet à ordre préparé à la satisfaction de l'Office :

<u>Permis de prospection</u>	<u>Dépôt de garantie</u>
1121	287 500 \$
1122	3 787 500 \$

Un montant sera retranché à chaque dépôt à la date anniversaire de l'entrée en vigueur du permis de prospection, jusqu'à concurrence de 25 % des dépenses admissibles. On confisquera tout solde restant à la fin de la période I ou à la fin du forage d'un puits dont le forage a été amorcé et poursuivi avec diligence pendant la période I, mais non terminé à la fin de celle-ci, ou au moment de l'abandon des droits.

7. Le loyer pour chaque permis de prospection ne s'appliquera qu'à la période II et sera de 5,00 \$ l'hectare pour la première année, puis augmentera de 5,00 \$ l'hectare chaque année suivante jusqu'à la troisième année inclusivement. Le loyer sera de 15,00 \$ l'hectare la quatrième année.

8. Parmi les autres modalités énoncées dans les permis figurent des dispositions portant sur les attestations de découverte importante, les dépenses admissibles, l'indemnisation, la responsabilité, les successeurs et ayants droit, les avis, les dispenses, la nomination d'un représentant et l'entente du titulaire.

9. On peut examiner les permis de prospection en payant certains frais prescrits. On peut également écrire à l'adresse suivante pour obtenir des copies conformes des permis : Bureau du registraire, Office Canada — Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers, Place TD, 5^e étage, 140, rue Water, St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) A1C 6H6, 709-778-1400.

Janvier 2011

Le président et premier dirigeant
MAX RUELOKKE, ing.

[7-1-o]

OFFICE CANADA — TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR DES HYDROCARBURES EXTRACÔTIERS

LOI DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD ATLANTIQUE CANADA — TERRE-NEUVE

Appel d'offres n° NL10-02

L'Office Canada — Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers donne avis par la présente des modalités des titres attribués à la suite de l'appel d'offres n° NL10-02. Les soumissions retenues et les renseignements donnés sur le formulaire de soumission prescrit ont été publiés dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 25 décembre 2010.

Le présent avis est donné en vertu du chapitre 3 de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve*, L.C. 1987 et du chapitre C-2 de la *Canada-Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Newfoundland and Labrador Act*, R.S.N.L. 1990.

Exploration Licence Nos. 1123 and 1124 were issued to the following interest owners:

<u>Exploration Licence</u>	<u>Interest Owners</u>	<u>Ownership %</u>
1123	Statoil Canada Ltd.	75.00%
	Repsol E & P Canada Ltd.	25.00%
1124	Statoil Canada Ltd.	65.00%
	Husky Oil Operations Limited	35.00%

The following is a summary of the terms and conditions of the above exploration licences:

- The exploration licences confer
 - the right to explore for, and the exclusive right to drill and test for, petroleum;
 - the exclusive right to develop those portions of the off-shore area in order to produce petroleum; and
 - the exclusive right, subject to compliance with the other provisions of the Act, to obtain a production licence.
- The exploration licences were issued for a nine-year term effective January 15, 2011.
- Period I is a period of six years commencing on the effective date of these licences. The interest owners shall commence the drilling of the well within Period I, and diligently pursue such drilling thereafter, as a condition precedent to obtaining tenure during Period II.
- The interest owners may at their option extend Period I from six years to seven years by providing to the Board before the end of the sixth year of Period I either
 - a description of 50% of contiguous Licence Lands to be surrendered together with a refundable drilling deposit of \$1,000,000, or
 - a \$5,000,000 refundable drilling deposit.

If a drilling deposit is posted in accordance with (i) or (ii) above, it will be refunded in full if the Licence is validated for Period II by the drilling of a well on that licence. No interest will be paid on the drilling deposit.

If a validation well is not drilled, the drilling deposit will be forfeited to the Receiver General for Canada upon the termination of the Licence at the end of Period I. Allowable Expenditures cannot be applied against the drilling deposit.

- Upon the expiration of Period II, there shall be a deemed surrender of the interest except as it relates to the lands or any portion thereof subject to a significant discovery licence, or a production licence.
- The interest owners for the above exploration licences were required to provide the following security deposits in the form of a promissory note satisfactory to the Board:

<u>Exploration Licence</u>	<u>Security Deposit</u>
1123	\$18,786,750
1124	\$5,011,750

A credit against the deposit will be made following each anniversary date of each respective exploration licence on the basis of 25% of allowable expenditures. Any deposit balance remaining at the end of Period I, or following the termination of a well commenced and being pursued diligently but not terminated within Period I, or upon the surrender of rights, will be forfeited.

Les permis de prospection n^{os} 1123 et 1124 ont été attribués aux titulaires suivants :

<u>Permis de prospection</u>	<u>Titulaires</u>	<u>Participation</u>
1123	Statoil Canada Ltd.	75,00 %
	Repsol E & P Canada Ltd.	25,00 %
1124	Statoil Canada Ltd.	65,00 %
	Husky Oil Operations Limited	35,00 %

Voici le résumé des modalités du permis de prospection faisant l'objet du présent avis :

- Les permis de prospection confèrent :
 - le droit de prospecter et le droit exclusif d'effectuer des forages ou des essais pour trouver des hydrocarbures;
 - le droit exclusif de mettre en valeur les gisements situés au large des côtes en vue de la production de pétrole;
 - le droit exclusif d'obtenir une licence de production, à condition de se conformer aux autres dispositions de la Loi.
- La période de validité du permis de prospection est de neuf ans, à compter du 15 janvier 2011.
- La période I de six ans commence à la date d'entrée en vigueur des permis de prospection. Les titulaires doivent entamer le forage d'un puits au cours de la période I, et poursuivre avec diligence ce forage avant d'être autorisés à commencer la période II.
- Les titulaires peuvent, à leur gré, prolonger la période I de six ans à sept ans en présentant à l'Office avant la fin de la sixième année de la période I soit :
 - une description de 50 % des terres contiguës détenues en vertu de permis qui seront abandonnées ainsi qu'un dépôt de forage remboursable de 1 000 000 \$, ou
 - un dépôt de forage remboursable de 5 000 000 \$.

Si un dépôt de forage est fait, il sera remboursé intégralement dans l'éventualité où le permis sera validé pour la période II par le forage d'un puits en vertu dudit permis. Aucun intérêt ne sera versé pour le dépôt de forage.

Si le forage d'un puits de validation n'est pas entrepris, le dépôt de forage est confisqué et remis au receveur général du Canada au moment de la résiliation du permis, à la fin de la période I. Les dépenses admissibles ne peuvent être imputées au dépôt de forage.

- À l'expiration de la période II, il y aura présomption de cession du titre, à moins que les terres visées par ce titre ou une partie de ces terres ne fassent l'objet d'une attestation de découverte importante ou d'une licence de production.
- Les titulaires des permis de prospection faisant l'objet du présent avis doivent verser le dépôt de garantie suivant sous forme de billet à ordre préparé à la satisfaction de l'Office :

<u>Permis de prospection</u>	<u>Dépôt de garantie</u>
1123	18 786 750 \$
1124	5 011 750 \$

Un montant sera retranché à chaque dépôt à la date anniversaire de l'entrée en vigueur du permis de prospection, jusqu'à concurrence de 25 % des dépenses admissibles. On confisquera tout solde restant à la fin de la période I ou à la fin du forage d'un puits dont le forage a été amorcé et poursuivi avec diligence pendant la période I, mais non terminé à la fin de celle-ci, ou au moment de l'abandon des droits.

7. For each licence, rentals will be applicable only in Period II at a rate of \$5.00 per hectare in respect of the first year and increasing thereafter by \$2.50 per hectare per year, up to and including the third year.

8. Other terms and conditions referred to in the licences include provisions respecting Significant Discoveries, Allowable Expenditures, Indemnity, Liability, Successors and Assigns, Notice, Waiver and Relief, Appointment of Representative, and Agreement by Interest Owners.

9. For the payment of a prescribed service fee, the exploration licences may be inspected or, by written request, certified copies made available at the following address: Office of the Registrar, Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board, TD Place, 5th Floor, 140 Water Street, St. John's, Newfoundland and Labrador A1C 6H6, 709-778-1400.

January 2011

MAX RUELOKKE, P.Eng.
Chairman and Chief Executive Officer

[7-1-o]

CANADA-NEWFOUNDLAND AND LABRADOR OFFSHORE PETROLEUM BOARD

CANADA-NEWFOUNDLAND ATLANTIC ACCORD IMPLEMENTATION ACT

Call for Bids No. NL10-03

The Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board hereby gives notice of the terms and conditions of the interests issued as a result of Call for Bids No. NL10-03. The bids selected, and the information contained on the prescribed bid forms, were published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 25, 2010.

This notice is made pursuant to and subject to the *Canada-Newfoundland Atlantic Accord Implementation Act*, S.C. 1987, c. 3, and the *Canada-Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Newfoundland and Labrador Act*, R.S.N.L. 1990, c. C-2.

Significant Discovery Licence 1048 was issued to the following interest owners:

<u>Significant Discovery Licence</u>	<u>Interest Owners</u>	<u>Ownership %</u>
1048	Statoil Canada Ltd.	65.00%
	Husky Oil Operations Limited	35.00%

The following is a summary of the terms and conditions of the above significant discovery licences:

- The significant discovery licence confers
 - the right to explore for, and the exclusive right to drill and test for, petroleum;
 - the exclusive right to develop those portions of the offshore area in order to produce petroleum; and
 - the exclusive right, subject to compliance with the other provisions of the Act, to obtain a production licence.
- The significant discovery licence was issued effective January 15, 2011.
- For this licence, rentals will be in accordance with the Board's escalating rental regime for significant discovery licences.

7. Le loyer pour chaque permis de prospection ne s'appliquera qu'à la période II et sera de 5,00 \$ l'hectare pour la première année, puis augmentera de 2,50 \$ l'hectare chaque année suivante jusqu'à la troisième année inclusivement.

8. Parmi les autres modalités énoncées dans le permis figurent des dispositions portant sur les attestations de découverte importante, les dépenses admissibles, l'indemnisation, la responsabilité, les successeurs et ayants droit, les avis, les dispenses, la nomination d'un représentant et l'entente du titulaire.

9. On peut examiner le permis de prospection en payant certains frais prescrits. On peut également écrire à l'adresse suivante pour obtenir des copies conformes du permis : Bureau du registraire, Office Canada — Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers, Place TD, 5^e étage, 140, rue Water, St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) A1C 6H6, 709-778-1400.

Janvier 2011

Le président et premier dirigeant
MAX RUELOKKE, ing.

[7-1-o]

OFFICE CANADA — TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR DES HYDROCARBURES EXTRACÔTIERS

LOI DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD ATLANTIQUE CANADA — TERRE-NEUVE

Appel d'offres n° NL10-03

L'Office Canada — Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers donne avis par la présente des modalités des titres attribués à la suite de l'appel d'offres n° NL10-03. Les soumissions retenues et les renseignements donnés sur le formulaire de soumission prescrit ont été publiés dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 25 décembre 2010.

Le présent avis est donné en vertu du chapitre 3 de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve*, L.C. 1987 et du chapitre C-2 de la *Canada-Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Newfoundland and Labrador Act*, R.S.N.L. 1990.

L'attestation de découverte importante n° 1048 a été attribuée aux titulaires suivants :

<u>Attestation de découverte importante</u>	<u>Titulaires</u>	<u>Participation</u>
1048	Statoil Canada Ltd.	65,00 %
	Husky Oil Operations Limited	35,00 %

Voici le résumé des modalités de l'attestation de découverte importante faisant l'objet du présent avis :

- L'attestation de découverte importante confère :
 - le droit de prospecter et le droit exclusif d'effectuer des forages ou des essais pour trouver des hydrocarbures;
 - le droit exclusif de mettre en valeur les gisements situés au large des côtes en vue de la production de pétrole;
 - le droit exclusif d'obtenir une licence de production, à condition de se conformer aux autres dispositions de la Loi.
- La période de validité de l'attestation de découverte importante commence le 15 janvier 2011.
- Pour cette attestation, les loyers suivront le régime de loyer progressif de l'Office applicable aux attestations de découvertes importantes.

4. Other terms and conditions referred to in the licences include provisions respecting Allowable Expenditures, Indemnity, Liability, Successors and Assigns, Notice, Waiver and Relief, Appointment of Representative, and Agreement by Interest Holders.

5. For the payment of a prescribed service fee, the significant discovery licence may be inspected or, by written request, certified copies made available at the following address: Office of the Registrar, Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board, TD Place, 5th Floor, 140 Water Street, St. John's, Newfoundland and Labrador A1C 6H6, 709-778-1400.

January 2011

MAX RUELOKKE, P.Eng.
Chairman and Chief Executive Officer

[7-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL INQUIRY

Quality control, testing, inspection and technical representative services

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2010-084) from Det Norske Veritas (Canada) Ltd. (DNV), of Montréal, Quebec, concerning a procurement (Solicitation No. W847S-100009/A) by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC) on behalf of the Department of National Defence. This is a Solicitation of Interest and Qualification (SOIQ) for classification society technical support. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal has decided to conduct an inquiry into the complaint.

DNV alleges that PWGSC improperly evaluated its SOIQ response.

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

Ottawa, January 28, 2011

DOMINIQUE LAPORTE
Secretary

[7-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL ORDER

Maintenance, repair, modification, rebuilding and installation of goods/equipment

Notice is hereby given that the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) issued an order on February 2, 2011, with respect to a complaint (File No. PR-2010-081) filed by Tyco International of Canada, operating as SimplexGrinnell, of Mississauga, Ontario, concerning a procurement (Solicitation

4. Parmi les autres modalités énoncées dans l'attestation figurent des dispositions portant sur les dépenses admissibles, l'indemnisation, la responsabilité, les successeurs et ayants droit, les avis, les dispenses, la nomination d'un représentant et l'entente du titulaire.

5. On peut examiner l'attestation de découverte importante en payant certains frais prescrits. On peut également écrire à l'adresse suivante pour obtenir des copies conformes : Bureau du registraire, Office Canada — Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers, Place TD, 5^e étage, 140, rue Water, St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) A1C 6H6, 709-778-1400.

Janvier 2011

Le président et premier dirigeant
MAX RUELOKKE, ing.

[7-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR ENQUÊTE

Contrôle de la qualité, essais et inspections et services de représentants techniques

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2010-084) déposée par Det Norske Veritas (Canada) Ltd. (DNV), de Montréal (Québec), concernant un marché (invitation n° W847S-100009/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC) au nom du ministère de la Défense nationale. Il s'agit d'une demande de manifestations d'intérêt et de qualification (DMIQ) pour la prestation de soutien technique à une société de classification. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé d'enquêter sur la plainte.

DNV allègue que TPSGC a incorrectement évalué sa réponse à la DMIQ.

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

Ottawa, le 28 janvier 2011

Le secrétaire
DOMINIQUE LAPORTE

[7-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR ORDONNANCE

Entretien, réparation, modification, réfection et installation de biens et d'équipement

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a rendu une ordonnance le 2 février 2011 concernant une plainte (dossier n° PR-2010-081) déposée par Tyco International of Canada, faisant affaire sous le nom de SimplexGrinnell, de Mississauga (Ontario), au sujet d'un

No. 10-22109) by the National Research Council of Canada. The solicitation was for the provision of services to upgrade the central fire alarm monitoring system.

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

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

Ottawa, February 4, 2011

DOMINIQUE LAPORTE

Secretary

[7-1-o]

marché (invitation n° 10-22109) passé par le Conseil national de recherche du Canada. L'appel d'offres portait sur la prestation de services en vue de mettre à niveau le système de contrôle central d'alerte incendie.

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

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

Ottawa, le 4 février 2011

Le secrétaire

DOMINIQUE LAPORTE

[7-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The following notices are abridged versions of the Commission's original notices bearing the same number. The original notices contain a more detailed outline of the applications, including additional locations and addresses where the complete files may be examined. The relevant material, including the notices and applications, is available for viewing during normal business hours at the following offices of the Commission:

- Central Building, Les Terrasses de la Chaudière, Room 206, 1 Promenade du Portage, Gatineau, Quebec J8X 4B1, 819-997-2429 (telephone), 819-994-0218 (fax);
- Metropolitan Place, Suite 1410, 99 Wyse Road, Dartmouth, Nova Scotia B3A 4S5, 902-426-7997 (telephone), 902-426-2721 (fax);
- Kensington Building, Suite 1810, 275 Portage Avenue, Winnipeg, Manitoba R3B 2B3, 204-983-6306 (telephone), 204-983-6317 (fax);
- 858 Beatty Street, Suite 290, Vancouver, British Columbia V6B 1C1, 604-666-2111 (telephone), 604-666-8322 (fax);
- 205 Viger Avenue W, Suite 504, Montréal, Quebec H2Z 1G2, 514-283-6607 (telephone);
- 55 St. Clair Avenue E, Suite 624, Toronto, Ontario M4T 1M2, 416-952-9096 (telephone);
- 2220 12th Avenue, Suite 620, Regina, Saskatchewan S4P 0M8, 306-780-3422 (telephone);
- 10405 Jasper Avenue, Suite 520, Edmonton, Alberta T5J 3N4, 780-495-3224 (telephone).

The toll-free telephone numbers for all offices of the Commission are the following: 1-877-249-2782 and 1-877-909-2782 (TDD).

Interventions must be filed with the Secretary General, Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, Ottawa, Ontario K1A 0N2, together with proof that a true copy of the intervention has been served upon the applicant, on or before the deadline given in the notice.

Secretary General

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

Les avis qui suivent sont des versions abrégées des avis originaux du Conseil portant le même numéro. Les avis originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et adresses où l'on peut consulter les dossiers complets. Tous les documents afférents, y compris les avis et les demandes, sont disponibles pour examen durant les heures normales d'ouverture aux bureaux suivants du Conseil :

- Édifice central, Les Terrasses de la Chaudière, Pièce 206, 1, promenade du Portage, Gatineau (Québec) J8X 4B1, 819-997-2429 (téléphone), 819-994-0218 (télécopieur);
- Place Metropolitan, Bureau 1410, 99, chemin Wyse, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B3A 4S5, 902-426-7997 (téléphone), 902-426-2721 (télécopieur);
- Édifice Kensington, Bureau 1810, 275, avenue Portage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2B3, 204-983-6306 (téléphone), 204-983-6317 (télécopieur);
- 858, rue Beatty, Bureau 290, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 1C1, 604-666-2111 (téléphone), 604-666-8322 (télécopieur);
- 205, avenue Viger Ouest, Bureau 504, Montréal (Québec) H2Z 1G2, 514-283-6607 (téléphone);
- 55, avenue St. Clair Est, Bureau 624, Toronto (Ontario) M4T 1M2, 416-952-9096 (téléphone);
- 2220, 12^e Avenue, Bureau 620, Regina (Saskatchewan) S4P 0M8, 306-780-3422 (téléphone);
- 10405, avenue Jasper, Bureau 520, Edmonton (Alberta) T5J 3N4, 780-495-3224 (téléphone).

Les numéros de téléphone sans frais pour tous les bureaux de la Commission sont les suivants : 1-877-249-2782 et 1-877-909-2782 (ATS).

Les interventions doivent parvenir au Secrétaire général, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, Ottawa (Ontario) K1A 0N2, avec preuve qu'une copie conforme a été envoyée à la requérante, avant la date limite d'intervention mentionnée dans l'avis.

Secrétaire général

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2011-58

Call for comments on the addition of SIC Noticias to the lists of eligible satellite services for distribution on a digital basis

The Commission calls for comments on a request by Cogeco Cable Inc. (Cogeco) for the addition of SIC Noticias to the lists of eligible satellite services for distribution on a digital basis. Comments on Cogeco's request must be received by the Commission no later than March 2, 2011. A copy of the comments must be received by Cogeco no later than the deadline for receipt of comments by the Commission. Parties submitting comments on the requests should also submit a true copy of their comments to the Canadian sponsor, Cogeco.

Cogeco may file a written reply to any comments received concerning its request. This reply should be filed with the Commission, and a copy sent to the person who submitted the comments, by no later than March 17, 2011.

January 31, 2011

[7-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2011-58

Appel aux observations sur l'ajout de SIC Noticias aux listes des services par satellite admissibles à une distribution en mode numérique

Le Conseil lance un appel aux observations sur la demande de Cogeco Câble inc. (Cogeco) en vue d'ajouter SIC Noticias aux listes des services par satellite admissibles à une distribution en mode numérique. Les observations sur la demande de Cogeco doivent parvenir au Conseil au plus tard le 2 mars 2011. Les parties qui déposent des commentaires sur cette demande doivent en faire parvenir une copie conforme au parrain canadien, Cogeco. Une copie des observations doit aussi avoir été reçue par Cogeco au plus tard à cette date.

Cogeco peut déposer une réplique écrite à toute observation reçue à l'égard de sa demande. Cette réplique doit être déposée au Conseil ainsi qu'une copie signifiée dans chaque cas à l'auteur de l'observation, et ce, au plus tard le 17 mars 2011.

Le 31 janvier 2011

[7-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2011-62

Notice of applications received

Various locations

Deadline for submission of interventions and/or comments:
February 21, 2011

The Commission has received the following applications:

1. TVA Group Inc.
Saguenay (Chicoutimi Borough), Quebec
Application to amend the broadcasting licence for the French-language conventional television station CJPM-TV Saguenay (Chicoutimi Borough).
2. Canadian Broadcasting Corporation
Saguenay (Jonquière Borough), Quebec
Application to amend the broadcasting licence for the French-language conventional television station CKTV-TV Saguenay (Jonquière Borough).

February 1, 2011

[7-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2011-62

Avis de demandes reçues

Plusieurs collectivités

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :
le 21 février 2011

Le Conseil a été saisi des demandes suivantes :

1. Groupe TVA inc.
Saguenay [arrondissement Chicoutimi] (Québec)
Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de la station de télévision traditionnelle de langue française CJPM-TV Saguenay (arrondissement Chicoutimi).
2. Société Radio-Canada
Saguenay [arrondissement Jonquière] (Québec)
Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de la station de télévision traditionnelle de langue française CKTV-TV Saguenay (arrondissement Jonquière).

Le 1^{er} février 2011

[7-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2011-65

Call for comments on a consolidated list of eligible satellite services

The Commission calls for comments on a consolidated list of satellite services to be authorized for analog and digital distribution. The deadline for filing written comments is March 4, 2011.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2011-65

Appel aux observations sur la liste générale des services par satellite admissibles

Le Conseil sollicite des observations sur la liste générale des services par satellite admissibles à une distribution analogique et numérique. Les observations écrites doivent être déposées au plus

Parties may file replies to any of the comments received by March 21, 2011.

February 2, 2011

[7-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2011-66

Call for comments on a revised distribution order for the Cable Public Affairs Channel and the House of Commons programming service

The Commission calls for comments on proposed amendments to *Distribution of the public affairs programming service of Cable Public Affairs Channel Inc. known as CPAC by persons licensed to carry on certain types of broadcasting distribution undertakings*, Distribution Order 2006-1, set out in Appendix I to Broadcasting Public Notice CRTC 2006-5.

These amendments reflect determinations the Commission made in Broadcasting Public Notice 2008-100, that it would remove the current requirement that broadcasting distribution undertakings distribute the House of Commons programming service from the *Broadcasting Distribution Regulations* and incorporate this requirement into the distribution order. The deadline for filing written comments is March 7, 2011.

February 3, 2011

[7-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2010-931-1

Call for comments on amendments to the Broadcasting Distribution Regulations

The Commission extends the deadline for filing comments to February 16, 2011.

February 4, 2011

[7-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

REGULATORY POLICY 2011-59

Standard requirements for video-on-demand undertakings

The policy establishes standard conditions of licence, expectations and an encouragement that will apply to new video-on-demand undertakings, including services under consideration by the Commission whose applications have not been published as of the date of this policy. The Commission also intends to apply these requirements to existing licensees at their licence renewal.

January 31, 2011

[7-1-o]

tard le 4 mars 2011. Les réponses aux observations pourront être déposées au plus tard le 21 mars 2011.

Le 2 février 2011

[7-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2011-66

Appel aux observations sur une ordonnance de distribution révisée pour la Chaîne d'affaires publiques par câble et le service de la Chambre des Communes

Le Conseil sollicite des observations sur le projet de modification de *Distribution du service de programmation d'affaires publiques de La Chaîne d'affaires publiques par câble inc., communément appelée CPAC, par les personnes autorisées à exploiter certains types d'entreprises de distribution de radiodiffusion*, ordonnance de distribution 2006-1, énoncée à l'annexe I de l'avis public de radiodiffusion CRTC 2006-5.

Ces modifications reflètent les conclusions tirées par le Conseil dans l'avis public de radiodiffusion 2008-100, dans lequel il a annoncé qu'il retirerait du *Règlement sur la distribution de radiodiffusion* l'obligation actuelle des entreprises de distribution de radiodiffusion de distribuer le service de la Chambre des Communes pour intégrer plutôt cette obligation dans l'ordonnance de distribution. Les observations doivent être déposées au plus tard le 7 mars 2011.

Le 3 février 2011

[7-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2010-931-1

Appel aux observations sur les modifications au Règlement sur la distribution de radiodiffusion

Le Conseil proroge la date limite du dépôt des observations au 16 février 2011.

Le 4 février 2011

[7-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

POLITIQUE RÉGLEMENTAIRE 2011-59

Exigences normalisées pour les entreprises de vidéo sur demande

Dans cette politique, le Conseil établit des conditions de licence, des attentes et un encouragement normalisés qui s'appliqueront aux nouvelles entreprises de vidéo sur demande, y compris aux services soumis à l'examen du Conseil et pour lesquels les demandes n'ont pas été publiées en date de la politique. Le Conseil entend de plus appliquer ces exigences aux titulaires existantes lors du renouvellement de leur licence.

Le 31 janvier 2011

[7-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

INFORMATION BULLETIN 2011-63

Applications processed pursuant to streamlined procedures

In the information bulletin, the Commission sets out lists of applications that did not require a public process and that it processed from September 1 to October 31, 2010, pursuant to its streamlined procedures. These applications involve transfers of ownership and changes in the effective control of broadcasting undertakings, as well as applications for licence amendments or extensions of deadlines.

February 1, 2011

[7-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

BULLETIN D'INFORMATION 2011-63

Demandes ayant été traitées conformément aux procédures simplifiées

Dans le bulletin d'information, le Conseil énonce des listes de demandes n'exigeant pas de processus public qu'il a traitées entre le 1^{er} septembre et le 31 octobre 2010 conformément à ses procédures simplifiées. Ces demandes visent des transferts de propriété et des changements de contrôle effectif d'entreprises de radiodiffusion, ainsi que des demandes de modification de licence ou de prolongation de délai.

Le 1^{er} février 2011

[7-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

ORDER 2011-60

Exemption order for small video-on-demand undertakings

The Commission sets out an exemption order for small video-on-demand (VOD) undertakings that are owned and operated by a party that does not hold a broadcasting distribution undertaking (BDU) licence, that is not an affiliate of a party that holds a BDU licence and that only provides VOD services using the facilities of exempt BDUs.

The exemption order set out in the appendix to the document comes into effect immediately. Licensed VOD undertakings that consider their operations to be eligible for exemption under the order should submit applications for the revocation of their licence.

January 31, 2011

[7-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

ORDONNANCE 2011-60

Ordonnance d'exemption pour les petites entreprises de vidéo sur demande

Le Conseil énonce une ordonnance d'exemption pour les petites entreprises de vidéo sur demande (VSD) détenues et exploitées par une partie n'étant pas titulaire d'une licence d'entreprise de distribution de radiodiffusion (EDR) ou liée à une partie qui en détient une et qui ne fournit de services de VSD qu'à partir des installations d'EDR exemptées.

L'ordonnance d'exemption énoncée à l'annexe du document entre en vigueur immédiatement. Les entreprises de VSD autorisées qui croient être admissibles à l'exemption prévue dans l'ordonnance doivent déposer une demande de révocation de leur licence.

Le 31 janvier 2011

[7-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISION

The complete text of the decision summarized below is available from the offices of the CRTC.

2011-68

February 4, 2011

Corus Audio & Advertising Services Ltd.
British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba

Denied — Application for a broadcasting licence to operate LOCAL1, a regional, English-language Category 2 specialty service.

[7-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISION

On peut se procurer le texte complet de la décision résumée ci-après en s'adressant au CRTC.

2011-68

Le 4 février 2011

Corus Audio & Advertising Services Ltd.
Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan et Manitoba

Refusé — Demande de licence de radiodiffusion en vue d'exploiter LOCAL1, un service régional d'émissions spécialisées de catégorie 2 de langue anglaise.

[7-1-o]

NATIONAL ENERGY BOARD**APPLICATION TO EXPORT ELECTRICITY TO THE UNITED STATES***Encana Corporation*

By an application dated February 9, 2011, Encana Corporation (the "Applicant") has applied to the National Energy Board (the "Board"), under Division II of Part VI of the *National Energy Board Act* (the "Act"), for authorization to export up to 5 000 000 MWh of combined firm and interruptible energy annually for a period of 10 years. The Applicant, or its affiliates, has an interest in the following generation facilities in Canada: 110 MW Cavalier, generating unit located in Alberta and 110 MW Balzac, generating unit located in Alberta.

The Board wishes to obtain the views of interested parties on this application before issuing a permit or recommending to the Governor in Council that a public hearing be held. The directions on procedure that follow explain in detail the procedure that will be used.

1. The Applicant shall deposit and keep on file, for public inspection during normal business hours, copies of the application at its offices located at 1800–855 2nd Street SW, Calgary, Alberta T2P 2S5, Attention: Rinde Powell, 403-645-6688 (telephone), 403-645-3938 (fax), rinde.powell@encana.com (email), and provide a copy of the application to any person who requests one. A copy of the application is also available for viewing during normal business hours in the Board's library, at 444 Seventh Avenue SW, Room 1002, Calgary, Alberta T2P 0X8, or online at www.neb-one.gc.ca.

2. Submissions that any party wishes to present shall be filed with the Secretary, National Energy Board, 444 Seventh Avenue SW, Calgary, Alberta T2P 0X8, 403-292-5503 (fax), and served on the Applicant by March 17, 2011.

3. Pursuant to subsection 119.06(2) of the Act, the Board shall have regard to all considerations that appear to it to be relevant. In particular, the Board is interested in the views of submitters with respect to

- (a) the effect of the exportation of the electricity on provinces other than that from which the electricity is to be exported;
- (b) the impact of the exportation on the environment; and
- (c) whether the Applicant has
 - (i) informed those who have declared an interest in buying electricity for consumption in Canada of the quantities and classes of service available for sale, and
 - (ii) given an opportunity to purchase electricity on terms and conditions as favourable as the terms and conditions specified in the application to those who, within a reasonable time of being so informed, demonstrate an intention to buy electricity for consumption in Canada.

4. Any answer to submissions that the Applicant wishes to present in response to items 2 and 3 of this notice of application and directions on procedure shall be filed with the Secretary of the Board and served on the party that filed the submission by April 1, 2011.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE**DEMANDE VISANT L'EXPORTATION D'ÉLECTRICITÉ AUX ÉTATS-UNIS***Encana Corporation*

Encana Corporation (le « demandeur ») a déposé auprès de l'Office national de l'énergie (l'« Office »), aux termes de la section II de la partie VI de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la « Loi »), une demande datée du 9 février 2011 en vue d'obtenir l'autorisation d'exporter jusqu'à un total combiné de 5 000 000 MWh par année d'énergie garantie et interruptible pendant une période de 10 ans. Le demandeur, directement ou par l'entremise de ses sociétés affiliées, détient une participation dans les installations de production suivantes au Canada : 110 MW Cavalier, unité de production située en Alberta et 110 MW Balzac, unité de production située en Alberta.

L'Office souhaite obtenir les commentaires des parties intéressées sur cette demande avant de délivrer un permis ou de recommander au gouverneur en conseil la tenue d'une audience publique. Les instructions relatives à la procédure énoncées ci-après exposent en détail la démarche qui sera suivie.

1. Le demandeur doit déposer et conserver en dossier des copies de la demande, aux fins d'examen public pendant les heures normales d'ouverture, à ses bureaux situés au 855 2nd Street SW, Bureau 1800, Calgary (Alberta) T2P 2S5, à l'attention de : Rinde Powell, 403-645-6688 (téléphone), 403-645-3938 (télécopieur), rinde.powell@encana.com (courriel), et en fournir une copie à quiconque en fait la demande. Il est également possible de consulter une copie de la demande, pendant les heures normales d'ouverture, à la bibliothèque de l'Office, située au 444 Seventh Avenue SW, Pièce 1002, Calgary (Alberta) T2P 0X8, ou en ligne à l'adresse www.neb-one.gc.ca.

2. Les parties qui désirent déposer un mémoire doivent le faire auprès de la Secrétaire, Office national de l'énergie, 444 Seventh Avenue SW, Calgary (Alberta) T2P 0X8, 403-292-5503 (télécopieur), et le signifier au demandeur, au plus tard le 17 mars 2011.

3. Conformément au paragraphe 119.06(2) de la Loi, l'Office tiendra compte de tous les facteurs qu'il estime pertinents. En particulier, il s'intéresse aux points de vue des déposants sur les questions suivantes :

- a) les conséquences de l'exportation sur les provinces autres que la province exportatrice;
- b) les conséquences de l'exportation sur l'environnement;
- c) si le demandeur :
 - (i) a informé quiconque s'est montré intéressé par l'achat d'électricité pour consommation au Canada des quantités et des catégories de services offerts,
 - (ii) a donné la possibilité d'acheter de l'électricité à des conditions aussi favorables que celles indiquées dans la demande à ceux qui ont, dans un délai raisonnable suivant la communication de ce fait, manifesté l'intention d'acheter de l'électricité pour consommation au Canada.

4. Si le demandeur souhaite répondre aux mémoires visés aux points 2 et 3 du présent avis de la demande et des présentes instructions relatives à la procédure, il doit déposer sa réponse auprès de la secrétaire de l'Office et en signifier une copie à la partie qui a déposé le mémoire, au plus tard le 1^{er} avril 2011.

5. For further information on the procedures governing the Board's examination, contact the Secretary of the Board at 403-299-2714 (telephone) or 403-292-5503 (fax).

ANNE-MARIE ERICKSON
Secretary

[7-1-o]

5. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes régissant l'examen mené par l'Office, veuillez communiquer avec la secrétaire de l'Office, par téléphone au 403-299-2714 ou par télécopieur au 403-292-5503.

La secrétaire
ANNE-MARIE ERICKSON

[7-1-o]

PATENTED MEDICINE PRICES REVIEW BOARD

PATENT ACT

Order

In the matter of the *Patent Act*, R.S.C. 1985, c. P-4, as amended

And in the matter of sanofi-aventis Canada Inc. (the "Respondent") and the medicine "Penlac Nail Lacquer"

Pursuant to the provisions of section 83 of the *Patent Act*, the Patented Medicine Prices Review Board (the "Board") issued a Notice of Hearing on March 26, 2007, to determine whether sanofi-aventis Canada Inc. is selling or has sold the patented medicine Penlac Nail Lacquer in any market in Canada at a price that is or was excessive and if so, what order, if any, should be made.

Upon conducting its hearing and in accordance with the Reasons of the Board issued January 31, 2011, the Board orders as follows:

(a) The maximum non-excessive (MNE) prices of Penlac in Canada for the period July 29, 2004, to April 16, 2008, inclusively, shall be as follows:

REPORTING PERIOD	MNE
July–December 2004	\$7.4070
January–December 2005	\$7.5700
January–December 2006	\$7.7255
January–December 2007	\$7.8885
January–April 2008	\$8.0696

(b) sanofi-aventis shall pay to Her Majesty in right of Canada, within 30 days of the date of this Order, on or before March 3, 2011, the sum of \$9,409,074.36 to offset excess revenues for Penlac to April 16, 2008.

January 31, 2011

DR. BRIEN G. BENOIT
MARY CATHERINE LINDBERG
ANNE WARNER LA FOREST
Board Members
GORDON CAMERON
Board Counsel
SYLVIE DUPONT
Secretary of the Board

[7-1-o]

CONSEIL D'EXAMEN DU PRIX DES MÉDICAMENTS BREVETÉS

LOI SUR LES BREVETS

Ordonnance

Dans l'affaire de la *Loi sur les brevets*, L.R.C. 1985, c. P-4, dans sa version modifiée

Et dans l'affaire de sanofi-aventis Canada Inc. (l'« intimée ») et de son médicament « vernis à ongles Penlac »

En application des dispositions de l'article 83 de la *Loi sur les brevets*, le Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés (le « Conseil ») a, le 26 mars 2007, émis un avis d'audience aux fins de déterminer si sanofi-aventis Canada Inc. vend ou a vendu son médicament connu sous le nom de « vernis à ongles Penlac » sur un marché canadien à un prix qui est ou qui était excessif et, le cas échéant, de décider de l'ordonnance qu'il y a lieu de rendre.

Après avoir tenu une audience et conformément aux motifs présentés par le Conseil le 31 janvier 2011, le Conseil ordonne ce qui suit :

a) Pour la période du 29 juillet 2004 au 16 avril 2008 inclusivement, les prix maximums non excessifs (prix MNE) du Penlac au Canada sont :

PÉRIODE DE RAPPORT	Prix MNE
De juillet à décembre 2004	7,4070 \$
De janvier à décembre 2005	7,5700 \$
De janvier à décembre 2006	7,7255 \$
De janvier à décembre 2007	7,8885 \$
De janvier à avril 2008	8,0696 \$

b) sanofi-aventis remettra à Sa Majesté du chef du Canada, dans les 30 jours qui suivront la date de la présente ordonnance, d'ici le 3 mars 2011, la somme de 9 409 074,36 \$ pour rembourser les recettes excessives qu'il a tirées de la vente de Penlac jusqu'au 16 avril 2008.

Le 31 janvier 2011

Les membres du Conseil
D' BRIEN G. BENOIT
MARY CATHERINE LINDBERG
ANNE WARNER LA FOREST
Le conseiller juridique du Conseil
GORDON CAMERON
La secrétaire du Conseil
SYLVIE DUPONT

[7-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**AMAZING FACTS CANADA****RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that Amazing Facts Canada has changed the location of its head office to the city of Creston, province of British Columbia.

February 1, 2011

JACOB HIEBERT
Secretary

[7-1-o]

CENTRE D'AIDE AUX ENTREPRISES DES BASSES-LAURENTIDES INC.**RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that Centre d'aide aux entreprises des Basses-Laurentides inc. has changed the location of its head office to the city of Mirabel, province of Quebec.

January 20, 2011

JEAN BLANCHARD
President

[7-1-o]

EASY RECITE ARABIC ACADEMY**SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that Easy Recite Arabic Academy intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

January 24, 2011

MOHAMMAD S KHAIRULBASHAR
President

[7-1-o]

THE FISHMAN FAMILY FOUNDATION**SURRENDER OF CHARTER**

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

February 12, 2011

ROSE FISHMAN
President

[7-1-o]

AVIS DIVERS**AMAZING FACTS CANADA****CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que Amazing Facts Canada a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Creston, province de la Colombie-Britannique.

Le 1^{er} février 2011

Le secrétaire
JACOB HIEBERT

[7-1-o]

CENTRE D'AIDE AUX ENTREPRISES DES BASSES-LAURENTIDES INC.**CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que Centre d'aide aux entreprises des Basses-Laurentides inc. a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Mirabel, province de Québec.

Le 20 janvier 2011

Le président
JEAN BLANCHARD

[7-1-o]

EASY RECITE ARABIC ACADEMY**ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que Easy Recite Arabic Academy 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 24 janvier 2011

Le président
MOHAMMAD S KHAIRULBASHAR

[7-1-o]

THE FISHMAN FAMILY FOUNDATION**ABANDON DE CHARTE**

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

Le 12 février 2011

La présidente
ROSE FISHMAN

[7-1-o]

LA FRATERNITÉ MARIALE DU CANADA INC.**SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that La Fraternité Mariale du Canada Inc. intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

December 28, 2010

J.-RÉAL BLEAU
President

[7-1]

LA FRATERNITÉ MARIALE DU CANADA INC.**ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que La Fraternité Mariale du Canada Inc. 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 28 décembre 2010

Le président
J.-RÉAL BLEAU

[7-1-o]

HUNT FOR THE CAUSE FOUNDATION**RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that Hunt for the Cause Foundation has changed the location of its head office to the city of Abbotsford, province of British Columbia.

February 3, 2011

RON SHORE
Member

[7-1-o]

HUNT FOR THE CAUSE FOUNDATION**CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que Hunt for the Cause Foundation a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Abbotsford, province de la Colombie-Britannique.

Le 3 février 2011

Le membre
RON SHORE

[7-1-o]

SMART BUBBLE SOCIETY**RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that Smart Bubble Society has changed the location of its head office to the city of Toronto, province of Ontario.

February 3, 2011

JONATHON CORBIERE
Director

[7-1-o]

SMART BUBBLE SOCIETY**CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que Smart Bubble Society a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Toronto, province d'Ontario.

Le 3 février 2011

Le directeur
JONATHON CORBIERE

[7-1-o]

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Environment, Dept. of the		Environnement, min. de l'	
Regulations Amending the Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations	261	Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression.....	261
Finance, Dept. of		Finances, min. des	
Regulations Amending the Insurance Business (Banks and Bank Holding Companies) Regulations	291	Règlement modifiant le Règlement sur le commerce de l'assurance (banques et sociétés de portefeuille bancaires)	291
Regulations Amending the Insurance Business (Authorized Foreign Banks) Regulations	297	Règlement modifiant le Règlement sur le commerce de l'assurance (banques étrangères autorisées).....	297
Regulations Amending the Insurance Business (Cooperative Credit Associations) Regulations.....	299	Règlement modifiant le Règlement sur le commerce de l'assurance (associations coopératives de crédit).....	299
Regulations Amending the Insurance Business (Trust and Loan Companies) Regulations	301	Règlement modifiant le Règlement sur le commerce de l'assurance (sociétés de fiducie et de prêt).....	301
Transport, Dept. of		Transports, min. des	
Canadian Aviation Security Regulations	303	Règlement canadien sur la sûreté aérienne	303
Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Amendment 10) ...	412	Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (modification n° 10).....	412
Treasury Board Secretariat		Secrétariat du Conseil du Trésor	
Regulations Amending the Government Contracts Regulations	420	Règlement modifiant le Règlement sur les marchés de l'État	420

Regulations Amending the Off-Road Compression-Ignition Engine Emission 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.)

Executive summary

Issue: Emissions from off-road compression-ignition engines (hereinafter referred to as “off-road diesel engines”) contribute towards the problem of air pollution in Canada. Air pollution leads to health-related problems such as cardiovascular ailments and respiratory distress as well as causes acid rain, reduced vegetation productivity, and building soiling and corrosion. These emissions are currently regulated under the *Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations* (hereinafter referred to as “the Regulations”).

Description: The objective of the proposed *Regulations Amending the Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations* (hereinafter referred to as “the proposed Amendments”) is to further reduce emissions from off-road diesel engines in Canada by establishing more stringent Canadian off-road diesel emissions standards and test procedures. The proposed Amendments would align Canadian emission standards with those of the United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA). The U.S. EPA introduced interim Tier 4 and Tier 4 emission standards in 2004 and began phasing in these standards for the 2008 to 2015 model years and beyond. The proposed Amendments apply to off-road diesel engines used in machines such as tractors, bulldozers and log loaders.

The proposed Amendments would reduce emissions from off-road diesel engines by setting new standards for emissions of volatile organic compounds (VOCs), nitrogen oxide (NO_x), particulate matter (PM), and other pollutants listed as “toxic substances”¹ in Schedule 1 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999). In addition, the proposed Amendments would minimize the regulatory burden on manufacturers and importers by recognizing U.S. EPA certificates as evidence of compliance. Furthermore, the proposed

¹ Schedule 1 of CEPA 1999 includes the following air pollutants, which are typically emitted from engines and vehicles: acetaldehyde, acrolein, benzene, 1, 3-butadiene, formaldehyde, nitric oxide, nitrogen dioxide, respirable particulate matter with a diameter of less than 10 µm, sulphur dioxide, and volatile organic compounds that participate in atmospheric photochemical reactions.

Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression

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.)

Résumé

Question : Les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (ci-après appelés « moteurs diesel hors route ») sont une source de pollution atmosphérique au Canada, qui crée des problèmes de santé comme les malaises cardiovasculaires et la détresse respiratoire et cause aussi les pluies acides, une réduction de la productivité végétale, l'encrassement des bâtiments et la corrosion. Ces émissions sont actuellement réglementées par le *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression* (ci-après appelé « le Règlement »).

Description : Le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression* (ci-après appelé « le projet de règlement ») a pour objectif de réduire encore davantage les émissions des moteurs diesel hors route au Canada en imposant des normes et des méthodes d'essai plus rigoureuses pour les émissions de ces moteurs. Le projet de règlement alignerait les normes d'émissions canadiennes sur celles de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis. L'EPA a fixé des normes d'émissions provisoires et définitives du groupe 4 en 2004 et a commencé à les appliquer progressivement pour les années modèles de 2008 à 2015 et celles qui suivront. Le projet de règlement s'applique aux moteurs diesel hors route utilisés dans les machines comme les tracteurs, les bulldozers et les grues forestières.

Le projet de règlement réduirait les émissions des moteurs diesel hors route en fixant de nouvelles normes pour les émissions de composés organiques volatils (COV), d'oxydes d'azote (NO_x), de matières particulaires (MP) et d'autres polluants inscrits comme « substances toxiques »¹ à l'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)]. De plus, ces changements allégeraient le fardeau réglementaire des fabricants et des importateurs en reconnaissant les certificats de l'EPA comme justification de

¹ L'annexe 1 de la LCPE (1999) comprend les polluants atmosphériques suivants, généralement émis par les moteurs et les véhicules : acétaldéhyde, acroléine, benzène, 1, 3-butadiène, formaldéhyde, oxyde nitrique, oxyde d'azote, matières particulaires respirables d'un diamètre de moins de 10 µm, dioxyde de soufre et composés organiques volatils participant aux réactions photochimiques dans l'atmosphère.

Amendments would allow companies to use the transition engine provisions, and these provisions would also be available to companies that sell exclusively to Canada.

Cost-benefit statement: Based on the expectation from industry that Canada will continue to align its standards with U.S. standards and the integrated nature of the North American off-road diesel engine market, there is already a large degree of penetration of Tier 4 engines in Canada. As such, under the status quo, it is assumed that all stand-alone engines imported into Canada by domestic machine manufacturers would meet the standards outlined in the proposed Amendments.

With respect to machine imports under the status quo, machines with engines whose emissions would not meet Tier 4 standards would continue to be imported from outside the United States, the European Union and Japan, representing an estimated 4% of total machine imports. This is considered to be a conservative assumption in that it doesn't account for the possibility that the Canadian market would see a larger share of higher emitting engines going forward.

The EPA NONROAD model was used to provide an indication of the possible emission reductions attributable to the proposed Amendments. Relative to the status quo emissions, it is estimated that from 2012 to 2030, emission reductions would total 2.7 kilotonnes (kt) of VOCs, 63.3 kt of NO_x, 8.4 kt of PM_{2.5}, and 9.5 kt of SO₂.

In order to estimate the health and environmental benefits of these emission reductions, damage cost values taken from a study performed for Transport Canada were used. Based on this study, the benefits are estimated to range from \$107 million to roughly \$213 million (present value), depending upon the geographical location of the off-road diesel engine fleet that is assumed relative to all transportation modes. To the extent that the proportion of compliant machines is reduced in the base case, the benefits would increase accordingly.

Based on the assumptions discussed above, some incremental costs are estimated for importers of machines having engines meeting previous Tier standards, namely Tiers 2 and 3. The increased price of machines would result in total present value costs to importers of about \$84.5 million, with total costs to Government of roughly \$4.5 million for the training of enforcement officers for compliance and promotion, regulatory administration, and testing. Therefore, the present value of all costs is estimated at \$89 million.

With respect to distributional impacts, the largest share of costs to firms (40%) is expected to be borne by Ontario. In terms of firm size, firms that import fewer than 500 units were responsible for almost 57% of imports in 2007, while firms importing more than 10 000 units were responsible for 3% of imports.

In conclusion, the net benefits of the proposed Regulations are estimated to range from \$18 million to \$124 million under conservative estimates. The benefits are estimated to be 1.2 to 2.5 times the costs. The benefits of the proposed Amendments are therefore estimated to exceed the costs over a broad range of scenarios.

conformité. De plus, le projet de règlement proposé permettrait aux entreprises d'utiliser les dispositions relatives aux moteurs de transition, et ces dispositions seraient offertes également aux compagnies qui vendent exclusivement au Canada.

Énoncé des coûts et avantages : D'une part, compte tenu des attentes du secteur industriel qui croit que le Canada continuera d'harmoniser ses normes avec celles des États-Unis et, d'autre part, compte tenu de la nature intégrée du marché du moteur diesel hors route nord-américain, les moteurs du groupe 4 sont déjà largement distribués au Canada. C'est pourquoi, dans une situation de statu quo, on peut présumer que tous les moteurs autonomes importés au Canada par des fabricants de machines rencontreraient les normes présentées dans le projet de règlement.

En ce qui a trait aux importations de machines dans une situation de statu quo, les machines dotées d'un moteur dont les émissions ne rencontreraient pas les normes du groupe 4 continueraient de provenir d'autres pays que les États-Unis, l'Union européenne et le Japon, représentant environ 4 % du total des importations de machines. Cette hypothèse est considérée comme plutôt conservatrice compte tenu qu'elle ne tient pas en compte la possibilité que le marché canadien pourrait recevoir une plus grande part de moteurs plus polluants à l'avenir.

Le modèle NONROAD de l'EPA a servi à fournir une indication des réductions d'émissions que pourraient permettre le projet de règlement. Par rapport à un scénario de statu quo, pour la période de 2012 à 2030, les réductions totales estimées sont de 2,7 kilotonnes (kt) de COV, de 63,3 kt de NO_x, de 8,4 kt de PM_{2.5} et de 9,5 kt de SO₂.

Afin d'estimer les avantages pour la santé et l'environnement de ces réductions d'émissions, des valeurs affectées aux coûts des dommages, tirées d'une étude effectuée pour Transports Canada ont été utilisées. Selon cette étude, les avantages sont évalués entre 107 millions de dollars à environ 213 millions de dollars (valeur actualisée), en fonction du lieu où est situé le parc de moteurs hors route à allumage par compression par rapport aux autres modes de transport. Les avantages augmenteraient en proportion de la réduction du nombre de machines conformes dans le scénario de référence.

Selon les hypothèses émises plus haut, certains des coûts additionnels sont estimés pour les importateurs de machines dotées de moteurs conformes aux normes des groupes précédents, soit les groupes 2 et 3. Le prix majoré des machines entraînerait des coûts en valeur actualisée totaux d'environ 84,5 millions de dollars pour les importateurs et des coûts totaux pour le gouvernement d'environ 4,5 millions de dollars destinés à la formation des agents de l'autorité pour assurer la conformité et la promotion de la conformité, l'administration réglementaire et les essais. La valeur actualisée nette de tous les coûts est donc estimée à 89 millions de dollars.

Quant aux répercussions sur le plan de la répartition, on s'attend à ce que l'Ontario représente la plus grande part des coûts pour les entreprises (40 %). Pour ce qui est de la taille des entreprises, celles qui importent moins de 500 unités étaient responsables de 57 % des importations en 2007, tandis que les entreprises qui importent plus de 10 000 unités ont été responsables de 3 % des importations.

Pour conclure, le projet de règlement aurait une valeur actualisée nette de 18 à 124 millions de dollars, selon des estimations conservatrices. Les avantages seraient de 1,2 à 2,5 fois plus élevés que les coûts. Les avantages qu'apporterait le projet de règlement devraient donc rapporter encore plus que ce qu'ils coûteraient, et ce, pour un vaste éventail de scénarios.

Business and consumer impacts: As noted, the North American off-road diesel engine market is highly integrated. Therefore, the vast majority of costs for firms are assumed to occur under the status quo. For impacted importers of machines, the price increase as estimated by the U.S. EPA is expected to increase by less than 3% on average for most models.

Domestic and international coordination and cooperation: The proposed Amendments would align Canada's emissions standards with similar requirements of the U.S. EPA in accordance with Canada's commitment under the Ozone Annex to the 1991 Canada-United States Air Quality Agreement.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : Comme nous l'avons mentionné, le marché nord-américain des moteurs diesel hors route est fortement intégré. Par conséquent, la vaste majorité des coûts sera vraisemblablement encourue par les entreprises dans le scénario de statu quo. Pour les importateurs de machines concernés, l'EPA estime que la hausse des coûts sera de moins de 3 % en moyenne pour la plupart des modèles.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Le projet de règlement alignerait les normes d'émissions canadiennes sur les exigences similaires de l'EPA, conformément à l'engagement pris par le Canada dans l'Annexe sur l'ozone de l'Accord Canada — États-Unis sur la qualité de l'air de 1991.

Issue

Emissions from mobile sources such as off-road diesel engines are a significant contributor of air pollution in Canada, which leads to numerous environmental- and health-related problems. As shown in Table 1, mobile sources are responsible for a major share of criteria air contaminant (CAC) emissions relative to the total national emissions inventory. CACs describe a group of air pollutants such as VOCs, NO_x and PM that cause smog and acid rain. Smog is a respiratory irritant and a major factor in numerous health-related problems such as cardiovascular ailments and respiratory distress, while acid rain can have harmful effects upon plants and aquatic organisms and lead to reduced productivity of vegetation, building soiling and corrosion.

Table 1: Estimated CAC emissions from off-road diesel engines in Canada in 2007²

	NO _x	SO ₂	VOC	PM _{2.5}	CO
Mobile emissions (megatonnes)	1 209	13	554	65	6 852
Percentage contribution of mobile sources to National Inventory*	53.5 %	5.3 %	28.2 %	21.6 %	82.6 %
Off-road diesel emissions (megatonnes)	403	102	40	34	212
Percentage contribution of off-road relative to mobile sources**	33.4 %	12.8 %	7.2 %	52.2 %	1.4 %

* Without open and natural sources (i.e. excluding dust from roads, mine tailings, and forest fires).

** Mobile sources include heavy duty diesel/trucks, light duty vehicles/diesel/trucks, marine transportation, etc.

Question

Les émissions de sources mobiles comme les moteurs diesel hors route sont une source importante de pollution atmosphérique au Canada, elle-même cause de nombreux problèmes pour l'environnement et la santé. Comme le montre le tableau 1, les sources mobiles sont responsables d'une part importante des émissions des principaux contaminants atmosphériques (PCA) dans l'inventaire des émissions totales nationales. Les PCA représentent un groupe de polluants atmosphériques comme les COV, le NO_x et les MP responsables du smog et des pluies acides. Le smog est un irritant respiratoire et un facteur majeur pour de nombreux problèmes de santé comme les malaises cardiovasculaires et la détresse respiratoire, alors que les pluies acides peuvent entraîner des effets négatifs sur les plantes et les organismes aquatiques et causer une réduction de la productivité végétale, l'encrassement des bâtiments et la corrosion.

Tableau 1 : Émissions estimatives de PCA associées aux moteurs diesel hors route au Canada en 2007²

	NO _x	SO ₂	COV	PM _{2.5}	CO
Émissions mobiles (mégatonnes)	1 209	13	554	65	6 852
Pourcentage d'apport des sources mobiles à l'Inventaire national*	53,5 %	5,3 %	28,2 %	21,6 %	82,6 %
Émissions des moteurs diesel hors route (mégatonnes)	403	102	40	34	212
Pourcentage d'apport des sources hors route par rapport aux sources mobiles**	33,4 %	12,8 %	7,2 %	52,2 %	1,4 %

* Sans les sources ouvertes et naturelles (c'est-à-dire la poussière des routes, les résidus miniers et les feux de forêt).

** Les sources mobiles comprennent les moteurs et camions diesel lourds, les véhicules/moteurs diesel/camions légers, le transport maritime, etc.

² National Pollutant Release Inventory, available at www.ec.gc.ca/inrp-npri/default.asp?lang=En&n=4A577BB9-1.

² Inventaire national des rejets de polluants : www.ec.gc.ca/inrp-npri/default.asp?lang=Fr&n=4A577BB9-1.

Emissions from off-road diesel engines represent an important share of total emissions from the mobile sector in Canada, also shown in Table 1. In fact, since 1985, emissions from off-road diesel engines now represent a relatively larger proportion of total mobile emissions of several CACs such as VOCs, NO_x, PM_{2.5}, SO₂, and CO. In order to provide a healthier environment for Canadians, strong action is required on a continuous basis to reduce emissions from off-road diesel engines and machines. These emissions are currently regulated under the *Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations*.

Objectives

The objective of the proposed Amendments is to protect Canada's health and environment by further reducing off-road diesel engine emissions of VOCs, NO_x, PM and other pollutants listed as "toxic substances"³ in Schedule 1 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999).

The proposed Amendments establish more stringent Canadian off-road diesel emission standards and test procedures and align Canadian emission standards and test procedures with those of the U.S. EPA, allowing Canada to fulfill its commitments under the Ozone Annex. The proposed Amendments would minimize the regulatory burden on companies, where possible, and allow companies to use the transition engine provisions. Transition engine provisions would also be available to those companies that sell exclusively to Canada.

Background

The Ozone Annex to the 1991 Canada-United States Air Quality Agreement (December 7, 2000) was introduced to reduce the transboundary flow of ground-level ozone and its precursors (VOCs and NO_x) between the United States and Canada. Under this agreement, Canada committed to "develop and implement . . . emission Regulations under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* for new non-road engines aligned with the U.S. federal emissions program."

In the spring of 1999, as a precursor to regulatory action, memoranda of understanding (MOUs) were initiated under CEPA 1999 between Environment Canada and 13 major engine manufacturers. Under the terms of the MOUs, manufacturers voluntarily agreed to supply off-road diesel engines that met the applicable Tier 1 emission standards of the EPA.

In January of 2006, the Regulations⁴ under section 160 of CEPA 1999 introduced standards to reduce smog-forming emissions from off-road diesel engines typically used in construction, mining, farming and forestry machines. The Regulations aligned Canadian requirements with the corresponding U.S. EPA emission standards, as per Canada's commitments under the Ozone Annex.

Les émissions des moteurs diesel hors route représentent une part importante des émissions totales du secteur mobile au Canada, comme le montre également le tableau 1. En réalité, depuis 1985, les émissions des moteurs diesel hors route représentent maintenant une proportion relativement supérieure des émissions totales de sources mobiles pour plusieurs PCA comme les COV, le NO_x, le PM_{2.5}, le SO₂ et le CO. Pour assainir l'environnement des Canadiens, des mesures énergiques constantes sont nécessaires pour réduire les émissions des moteurs et des machines diesel hors route. Ces émissions sont actuellement réglementées par le *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*.

Objectifs

Le projet de règlement a pour objectif de protéger la santé et l'environnement des Canadiens en réduisant davantage les émissions de COV, de NO_x, de MP et d'autres polluants inscrits comme substances toxiques³ à l'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)] produites par les moteurs diesel hors route.

Le projet de règlement resserre les normes et les méthodes d'essai canadiennes pour les moteurs diesel hors route et les alignent sur celles de l'EPA américaine, en conformité avec les engagements pris par le Canada dans l'Annexe sur l'ozone. Ces changements allégeraient le fardeau réglementaire des compagnies, dans la mesure du possible, et permettraient aux compagnies d'utiliser les dispositions relatives aux moteurs de transition. Les dispositions relatives aux moteurs de transition pourraient également être utilisées par les compagnies qui vendent exclusivement au Canada.

Contexte

L'Annexe sur l'ozone de l'Accord Canada — États-Unis sur la qualité de l'air de 1991 (7 décembre 2000) a été adoptée pour réduire le mouvement transfrontalier de l'ozone troposphérique et de ses précurseurs (COV et NO_x) entre les États-Unis et le Canada. Aux termes de l'Accord, le Canada s'est engagé à élaborer et à mettre en œuvre « la réglementation des émissions, en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, pour les moteurs neufs à usage "non-routier", en s'alignant sur le programme fédéral américain en matière d'émissions ».

Au printemps de 1999, comme mesure préalable à l'application de la réglementation, des protocoles d'entente ont été établis en vertu de la LCPE (1999) entre Environnement Canada et 13 grands fabricants de moteurs. Selon les modalités des protocoles, les fabricants acceptaient volontairement de produire des moteurs diesel hors route conformes aux normes d'émissions du groupe 1 de l'EPA.

En janvier 2006, le Règlement⁴ pris en vertu de l'article 160 de la LCPE (1999) prescrivait des normes visant à réduire les émissions responsables du smog provenant de moteurs diesel hors route généralement installés dans les machines utilisées pour la construction, l'exploitation minière, l'agriculture et la foresterie. Le Règlement rendait les exigences canadiennes compatibles avec les normes d'émissions correspondantes de l'EPA, conformément aux engagements pris par le Canada dans l'Annexe sur l'ozone.

³ Schedule 1 of CEPA 1999 includes the following air pollutants, which are typically emitted from engines and vehicles: acetaldehyde; acrolein; benzene; 1, 3-butadiene; formaldehyde; nitric oxide; nitrogen dioxide; respirable particulate matter with a diameter of less than 10 µm; sulphur dioxide; and volatile organic compounds that participate in atmospheric photochemical reactions.

⁴ *Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations, Canada Gazette, Part II, February 23, 2005, SOR/2005-32, available at www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/eng/regulations/detailReg.cfm?intReg=88.*

³ L'annexe 1 de la LCPE 1999 comprend les polluants atmosphériques suivants, généralement émis par les moteurs et les véhicules : acétaldéhyde; acroléine; benzène; 1, 3-butadiène; formaldéhyde; oxyde nitrique; oxyde d'azote; matières particulaires respirables d'un diamètre de moins de 10 µm; dioxyde de soufre et composés organiques volatils participant aux réactions photochimiques dans l'atmosphère.

⁴ *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression, Partie II de la Gazette du Canada, le 23 février 2005, DORS/2005-32, au www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/fra/reglements/detailreg.cfm?intReg=88.*

On April 26, 2007, the Government reaffirmed its commitment to reduce smog-forming emissions from vehicles and engines through alignment with the U.S. EPA rules, with publication of the *Notice of intent to develop and implement regulations and other measures to reduce air emissions*⁵ (October 2006) and the associated *Regulatory Framework for Air Emissions*.⁶

Description

The proposed Amendments would align Canadian emissions standards with those of the U.S. EPA for off-road diesel engines as established under Title 40, Part 1039 of the *Code of Federal Regulations* (CFR). The U.S. EPA introduced interim Tier 4 and Tier 4 emission standards in 2004 and these standards came or will come into effect for different power categories between the 2008 and 2015 model years and beyond.

The new Canadian emission standards would apply to diesel engines of 2012 and later model years that are manufactured on, or after, the coming into force date of the proposed Amendments. The proposed Amendments apply to off-road diesel engines such as those found in construction, and in some mining, farming and forestry machines. This includes tractors, excavators, log skidders and bulldozers.

The proposed Amendments include new emissions standards; installation instructions, maintenance manuals and procedures; labelling requirements; updates to the transition engine provisions; requirements for engines used in transportation refrigeration units; requirements for stationary engines; and other miscellaneous changes to improve the clarity of the Regulations.

New standards for exhaust, crankcase and evaporative emissions

The proposed Amendments would incorporate the U.S. EPA's steady state and transient emission standards for exhaust, crankcase, and evaporative emissions for 2012 and later model years. The allowable emission levels from individual engines would be significantly reduced from current standards, including reductions of 37% of non-methane hydrocarbons (NMHC)⁷ and 50% to 95% reductions of PM.

Crankcase emissions and evaporative emission standards

In addition, turbocharged diesel engines, like all engines, can no longer release crankcase emissions, and an evaporative emission standard is introduced for off-road diesel engines fuelled with volatile liquid fuels (i.e. fuels that easily evaporate such as methanol).

Installation instructions, maintenance manuals and procedures

The proposed Amendments would include requirements for maintenance manuals and installation instructions for emission control systems. The content of the manuals would be consistent with the instructions set out in CFR 1039.

Le 26 avril 2007, le gouvernement a réaffirmé son engagement à réduire les émissions responsables du smog produites par les véhicules et les moteurs en adoptant des règles équivalentes à celles de l'EPA, avec la publication de l'*Avis d'intention d'élaborer et de mettre en œuvre des règlements et d'autres mesures pour réduire les émissions atmosphériques*⁵ (octobre 2006) et du *Cadre réglementaire sur les émissions atmosphériques*⁶ qui y est associé.

Description

Le projet de règlement alignerait les normes d'émissions canadiennes sur celles établies par l'EPA pour les moteurs diesel hors route en vertu du titre 40, partie 1039 du *Code of Federal Regulations* (CFR). L'EPA a fixé des normes d'émissions provisoires et définitives du groupe 4 en 2004, et ces normes sont entrées en vigueur ou entreront en vigueur pour différentes catégories de puissance entre les années modèles 2008 et 2015 et celles qui suivront.

Les nouvelles normes d'émissions canadiennes s'appliqueraient aux moteurs diesel de 2012 et des années modèles ultérieures fabriqués à partir de la date d'entrée en vigueur du projet de règlement. Le projet de règlement s'applique aux moteurs diesel hors route comme ceux qui sont installés dans des machines utilisées pour la construction, certaines activités minières, l'agriculture et la foresterie, notamment les tracteurs, les excavatrices, les débusqueuses de grumes et les bulldozers.

Le projet de règlement comprend de nouvelles normes d'émissions, des directives d'installation, des manuels et des procédures d'entretien, des prescriptions relatives à l'étiquetage, des mises à jour des dispositions sur les moteurs de transition, des exigences relatives aux moteurs utilisés dans des unités de réfrigération de transport, des exigences pour les moteurs stationnaires et d'autres changements destinés à clarifier le Règlement.

Nouvelles normes pour les émissions de gaz d'échappement, du carter et des gaz d'évaporation

Le projet de règlement incorpore les normes de l'EPA pour les émissions des gaz d'échappement, du carter et des gaz d'évaporation en régime stable et en régime transitoire pour 2012 et les années modèles ultérieures. Les niveaux d'émissions admissibles pour chaque moteur représenteraient une réduction appréciable par rapport aux normes actuelles, notamment une réduction de 37 % des hydrocarbures non méthaniques (HCNM)⁷ et de 50 % à 95 % des MP.

Normes sur les émissions de carter et les gaz d'évaporation

De plus, les moteurs diesel turbocompressés, comme tous les moteurs, ne peuvent plus produire d'émissions de carter. En outre, une norme sur les gaz d'évaporation est établie pour les moteurs diesel hors route alimentés par des carburants liquides volatils (carburants qui s'évaporent facilement, comme le méthanol).

Manuels et directives d'installation et d'entretien

Le projet de règlement comprend des exigences relatives aux manuels d'entretien, ainsi qu'aux procédures d'installation des dispositifs antipollution. Le contenu des manuels serait compatible avec les directives établies dans le CFR 1039.

⁵ *Notice of intent to develop and implement regulations and other measures to reduce air emissions*, Canada Gazette, Part I, October 21, 2006, Vol. 140, No. 42, at page 3351, available at www.gazette.gc.ca/archives/p1/2006/2006-10-21/pdf/g1-14042.pdf.

⁶ *Regulatory Framework for Air Emissions*, April 26, 2007, available at www.ecoaction.gc.ca/news-nouvelles/20070426-1-eng.cfm.

⁷ It should be noted that NMHC consists of NO_x and VOCs.

⁵ *Avis d'intention d'élaborer et de mettre en œuvre des règlements et d'autres mesures pour réduire les émissions atmosphériques*, Partie I de la Gazette du Canada, 21 octobre 2006, vol. 140, n° 42, page 3351, au www.gazette.gc.ca/archives/p1/2006/2006-10-21/pdf/g1-14042.pdf.

⁶ *Cadre réglementaire sur les émissions atmosphériques*, 26 avril 2007, au www.ecoaction.gc.ca/news-nouvelles/20070426-1-fra.cfm.

⁷ Il convient de noter que les HCNM regroupent le NO_x et les COV.

New labelling requirements

The proposed Amendments would require that engines have a unique identification number and an attached label which states the name of the manufacturer, date of manufacture (or manufacturer maintains a record), and the gross power category.

In addition, engines excluded from the emission requirements of the proposed Amendments would require a label as a condition of exclusion. The label would indicate that the engines are only to be used for the specific applications for which they are excluded from the application of the proposed Amendments.

Engines certified by EPA

Tier 4 engines that have EPA certification and are available for sale in Canada and the United States will be required to meet the emission standards specified in the EPA certificate for the engine.

Use of the national emissions mark

The national emissions mark (NEM) would be required for engines that are manufactured in Canada, and engines that have emission control systems installed in Canada that do not correspond to the EPA certificate for the engine. The NEM is required for engines that are manufactured and for sale in Canada.

Updates to the transition engine provisions

The proposed Amendments update the transition engine provisions based on the flex engine provisions under CFR 1039 to allow an importer or machine manufacturer to import or install engines meeting the Tier 2 or 3 standards, in a limited percentage. There would also be associated reporting requirements for members of the regulated community that use these provisions.

Engines powering transportation refrigeration units

The proposed Amendments incorporate the emission requirements for engines used in transportation refrigeration units (TRUs), as outlined in CFR 1039. A TRU is a refrigeration system that is powered by an engine and that is designed to control the temperature of products that are transported in rolling stock, vehicles or trailers. Emissions from TRUs have optional alternate standards under CFR 1039 which will be incorporated by the proposed Amendments.

Requirements for stationary engines

While stationary engines would continue to be exempt from the emission requirements, the proposed Amendments would require, as a condition to benefit from that exemption, that these engines bear a label. This would help improve the enforceability of the Regulations and record keeping.

Importation documentation

To improve the administration of the Regulations, the proposed Amendments would require that importers submit an importation declaration document to the Minister instead of the Canada Border Services Agency prior to importation of the engines or machines.

The Canadian off-road compression-ignition engine industry

There is no known production of off-road diesel engines in Canada. The Canadian off-road diesel engine and machine market

Nouvelles exigences relatives à l'étiquetage

Avec le projet de règlement, les moteurs devraient avoir un numéro d'identification unique et porter une étiquette indiquant le nom du fabricant, la date de fabrication (l'autre option étant la tenue d'un registre par le fabricant), ainsi que la catégorie de puissance brute.

De plus, les moteurs exclus des exigences du projet de règlement relatives aux émissions devraient porter, comme condition d'exclusion, une étiquette indiquant que ces moteurs ne doivent être utilisés que pour les applications particulières pour lesquelles ils reçoivent l'exemption de l'application du projet de règlement.

Moteurs visés par un certificat de l'EPA

Les moteurs du groupe 4 visés par un certificat de l'EPA et qui sont offerts en vente au Canada et aux États-Unis devront répondre aux normes spécifiées sur le certificat de l'EPA pour ces moteurs.

Utilisation de la marque nationale

La marque nationale serait nécessaire pour les moteurs fabriqués au Canada et pour les moteurs dont le dispositif antipollution a été installé au Canada dans le cas où cette installation ne correspond pas au certificat de l'EPA pour ces moteurs. Cette marque est requise pour les moteurs fabriqués et offerts à la vente au Canada.

Mise à jour des dispositions relatives aux moteurs de transition

Le projet de règlement met à jour les dispositions relatives aux moteurs de transition en fonction des dispositions concernant les moteurs qui sont appelés « Flex » dans le CFR 1039, afin de permettre à un importateur ou à un fabricant de machines d'importer ou d'installer des moteurs qui respectent les normes des groupes 2 ou 3, dans un pourcentage limité. Les membres de la collectivité réglementée utilisant ces dispositions devraient également satisfaire à des exigences de déclaration.

Moteurs alimentant des groupes frigorifiques de transport

Le projet de règlement incorpore les prescriptions relatives aux émissions des moteurs utilisés dans les groupes frigorifiques de transport (GFT) prévues au CFR 1039. Les GFT sont des systèmes de réfrigération alimentés par un moteur et conçus pour contrôler la température des produits transportés dans du matériel roulant, des véhicules ou des remorques. Les émissions des URT sont visées par des normes de rechange facultatives établies en vertu du CFR 1039, qui seront incorporées par le projet de règlement.

Prescriptions relatives aux moteurs stationnaires

Les moteurs stationnaires demeureraient exemptés des exigences relatives aux émissions. Toutefois, le projet de règlement exigerait, comme condition à cette exemption, que ces moteurs portent une étiquette, ce qui contribuerait à améliorer la force exécutoire du Règlement ainsi que la tenue des dossiers.

Documentation sur les importations

Dans le but d'améliorer l'administration du Règlement, le projet de règlement obligerait les importateurs à soumettre un document de déclaration d'importation au ministre plutôt qu'à l'Agence des services frontaliers du Canada avant d'importer des moteurs ou des machines.

L'industrie canadienne des moteurs hors route à allumage par compression

Il n'existe aucun producteur connu de moteurs diesel hors route au Canada. Le marché canadien des moteurs et des machines

is mainly supplied by established manufacturers, either multi-nationals or North American.

It is estimated that in 2007, roughly 160 000 engines with a value of \$883 million were imported into Canada. However, domestic demand for off-road diesel engines and machines was impacted by the recent recession. By 2009, just 55 765 engines were imported having a value of about \$327 million. These engines were imported for installation in new diesel machines, or to replace engines in existing applications.

Likewise, in 2007, an estimated 67 000 off-road diesel machines were imported into Canada, with an approximate value of \$5.9 billion. In 2009, the sector imported just 28 335 machines with an estimated value of about \$2.7 billion. The market for off-road diesel machines is comprised of firms in the following sectors: agriculture, construction, general industrial, lawn and garden, material handling, pumps and compressors, and welders and generators. Off-road diesel machines represent an essential part of operative assets of these sectors.

In terms of quantity, about 96% of imported machines are shipped from countries which have incorporated Tier 4 or similar standards or are significant manufactures of Tier 4-compliant machines. In 2007, the majority of imports were shipped from the United States (65%), the European Union (19%) and Japan (12%).

Regulatory and non-regulatory options considered

Several regulatory and non-regulatory measures have been considered, and descriptions of each are provided below.

Status quo

Under the status quo, most imported off-road diesel engines are expected to be compliant with the interim Tier 4 and Tier 4 standards in the United States. However the option of retaining the current standards does not take full advantage of the opportunity for continued reductions in off-road diesel engine emissions, as the Canadian market would remain open to increasing use of Tier 2 and Tier 3 engines and machines. Maintaining the status quo would also be inconsistent with Canada's commitment to align Canada's emission standards with those of the United States as outlined in the Ozone Annex. This option was therefore rejected.

Regulations aligning Canadian standards with those of the United States

Given the highly integrated North American engine and vehicle industry and the progressive nature of U.S. federal emission standards, there has been broad support from stakeholders (i.e. industry, other government departments, and environmental non-governmental organizations) for the policy of aligning Canada's emission standards with those of the United States. This support was evidenced throughout the consultation process on the regulatory development of the three on-road and off-road vehicle and engine emission regulations that are in effect under CEPA 1999. Aligning with U.S. rules allows for reductions in emissions by preventing the potential importation of higher emitting engines, is cost-effective for companies and consumers, and creates a level North American market.

Alignment with U.S. EPA emission standards represents the most cost-effective alternative for Canada to achieve its desired environmental objectives, and was therefore chosen.

diesel hors route est surtout approvisionné par des fabricants établis, soit multinationaux ou nord-américains.

Selon les estimations, environ 160 000 moteurs d'une valeur de 883 millions de dollars ont été importés au Canada en 2007. Cependant, la récente récession a influé sur la demande nationale de moteurs et des machines diesel hors route. En 2009, seulement 55 765 moteurs d'une valeur d'environ 327 millions de dollars ont été importés, pour être installés dans des machines diesel neuves ou pour remplacer des moteurs dans des applications existantes.

De même, on estime qu'en 2007, quelque 67 000 machines diesel hors route d'une valeur approximative de 5,9 milliards de dollars ont été importées au Canada. En 2009, le secteur n'a importé que 28 335 machines, d'une valeur estimée à 2,7 milliards de dollars. Le marché de machines diesel hors route est composé de compagnies œuvrant dans les secteurs suivants : agriculture, construction, industrie générale, entretien de pelouses et jardins, manutention de matériel, pompes et compresseurs, soudage et génératrices. Les machines diesel hors route représentent une partie essentielle des biens servant aux opérations de ces secteurs.

Pour ce qui est de la quantité, environ 96 % des machines importées sont expédiées par des pays ayant adopté les normes du groupe 4 ou des normes similaires ou qui sont des fabricants importants de machines conformes aux normes du groupe 4. En 2007, la majorité des importations ont été expédiées des États-Unis (65 %), de l'Union européenne (19 %) et du Japon (12 %).

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Plusieurs mesures réglementaires et non réglementaires ont été envisagées et sont décrites ci-dessous.

Statu quo

Dans un scénario de statu quo, la plupart des moteurs diesel hors route importés sont censés être conformes aux normes du groupe 4 provisoires et définitives des États-Unis. Cependant, l'option de maintenir les normes actuelles ne permet pas de saisir pleinement l'occasion de poursuivre les réductions des émissions des moteurs diesel hors route, étant donné que le marché canadien demeurerait ouvert à une utilisation accrue de moteurs et de machines conformes aux normes des groupes 2 et 3. Maintenir le statu quo irait aussi à l'encontre de l'engagement pris par le Canada consistant à harmoniser les normes d'émissions du Canada avec celles des États-Unis, énoncé dans l'Annexe sur l'ozone. Cette option a donc été rejetée.

Règlement harmonisant les normes canadiennes avec celles des États-Unis

Étant donné que le secteur nord-américain des moteurs et des véhicules est fortement intégré et compte tenu de la nature progressive des normes d'émissions fédérales des États-Unis, la politique consistant à aligner les normes d'émissions du Canada sur celles des États-Unis a bénéficié d'un large appui des parties intéressées (c'est-à-dire l'industrie, d'autres ministères et des organisations environnementales non gouvernementales). Ce soutien s'est manifesté tout au long du processus de consultation sur l'élaboration des trois règlements sur les émissions des véhicules et des moteurs routiers et hors route mis en vigueur en application de la LCPE (1999). L'harmonisation avec les règles des États-Unis permet des réductions d'émissions en prévenant l'importation de moteurs plus polluants, est plus économique pour les compagnies et les consommateurs et crée un marché nord-américain équitable.

L'harmonisation avec les normes d'émissions de l'EPA représente l'option la plus économique que peut choisir le Canada pour atteindre ses objectifs environnementaux. C'est donc celle qui a été retenue.

Benefits and costsSummary

From 2012 to 2030, the proposed Amendments are estimated to reduce emissions of several CACs including 2.7 kt of VOCs, 63.3 kt of NO_x, 8.4 kt of PM_{2.5}, and 9.5 kt of SO₂. These benefits have been estimated using a social discount rate of 3% and have a present value ranging from around \$107 million to \$213 million. However, to the extent that the proportion of compliant machines is reduced in the base case, the benefits would increase accordingly. There are also a range of benefits that have not been monetized including potential benefits from engines used in non-populated settings.

The costs of the proposed Amendments during this same period were also discounted using a 3% social discount rate. It is estimated that the total discounted costs of the proposed Amendments would be around \$89 million including about \$84.5 million to importers of off-road diesel machines and about \$4.5 million to government. The net benefit of the proposed Regulations is estimated to range from \$18 million to \$124 million. The benefits are estimated to be 1.2 to 2.5 times the costs. The benefits of the proposed Amendments are expected to exceed the costs over a broad range of scenarios.

Benefits*Emission reductions*

The proposed Amendments further reduce CAC and smog-forming emissions from off-road diesel engines in Canada. Tier 4 compliant engines would be phased in over several years as they gradually replace the existing higher-emitting engines, allowing for progressively greater emission reductions of air pollutants from the off-road diesel fleet. Tier 4 engines are expected to enter the engine fleet via imports and manufacturing of new machines, as well as through the replacement of older engines in existing machines.

To provide an indication of the possible emission reductions, Environment Canada forecast emissions from off-road diesel engines for several benchmark years between 2012 and 2030 using the EPA NONROAD⁸ model with Canadian input data. While recognizing that the absence of a comprehensive data set which accurately captures the stock and flow of off-road diesel engines in Canada creates uncertainty with respect to these scenarios, they depict a plausible and directionally representative forecast of emission trends.

The following two emission forecast scenarios were modeled: a baseline scenario in which there is zero penetration of Tier 4 off-road diesel engines in Canada; and a regulatory scenario, in which 100% compliance with Tier 4 standards is assumed. A linear growth rate between benchmark years was also applied to estimate total annual emissions from 2012 to 2030. Given the limitations on data, this is viewed as an imperfect but reasonable method to extrapolate overall emission reductions.

Based on the conservative assumption that 96% of off-road diesel machines entering the Canadian marketplace would be compliant under the status quo over the following 19 years, the analysis only attributes 4% of the total emission reductions to the

Avantages et coûtsSommaire

De 2012 à 2030, le projet de règlement devrait permettre de réduire les émissions de plusieurs PCA, notamment de 2,7 kt de COV, de 63,3 kt de NO_x, de 8,4 kt de PM_{2,5} et de 9,5 kt de SO₂. Ces avantages ont été estimés selon un taux d'actualisation public de 3% et présentent une valeur actualisée allant d'environ 107 millions de dollars à 213 millions de dollars. Toutefois, les avantages augmentent en proportion de la réduction du nombre des machines conformes dans le scénario de référence. Il y a également un certain nombre d'avantages qui n'ont pas été monétisés, notamment les avantages possibles découlant des moteurs utilisés dans des emplacements non peuplés.

Le coût du projet de règlement durant cette même période a été actualisé selon un taux d'actualisation public de 3%. On estime que les coûts actualisés totaux du projet de règlement s'élèveront à quelque 89 millions de dollars, dont environ 84,5 millions de dollars pour les importateurs de machines diesel hors route et environ 4,5 millions de dollars pour le gouvernement. La valeur actualisée nette du projet de règlement est estimée se situer entre 18 millions de dollars et 124 millions de dollars. Les avantages devraient être de 1,2 à 2,5 fois plus élevés que les coûts. Les avantages du projet de règlement devrait rapporter encore plus que ce qu'ils coûteront, et ce, pour un vaste éventail de scénarios.

Avantages*Réductions d'émissions*

Le projet de règlement réduit les émissions des PCA et les émissions responsables du smog produites par les moteurs diesel hors route au Canada. Les moteurs répondant aux normes du groupe 4 seront introduits progressivement pendant quelques années, à mesure qu'ils remplaceront les moteurs actuels, plus polluants, ce qui permettra une réduction croissante des émissions de polluants atmosphériques produits par le parc de moteurs diesel hors route. On prévoit que les moteurs répondant aux normes du groupe 4 intégreront le parc au fil des importations et de la fabrication de nouvelles machines et par le remplacement de moteurs anciens dans des machines existantes.

Pour donner un aperçu des réductions d'émissions possibles, Environnement Canada a fait des prédictions des émissions des moteurs diesel hors route pour plusieurs années de référence entre 2012 et 2030 en appliquant des données canadiennes au modèle NONROAD⁸ de l'EPA. Le fait qu'aucun ensemble de données globales ne permet de décrire avec précision la situation actuelle en termes de stock et de flux des moteurs diesel hors route au Canada crée de l'incertitude à l'égard des scénarios d'émissions. Cependant, ils fournissent des prévisions de tendances des émissions qui sont plausibles et représentatives.

Les deux scénarios de prévision des émissions suivants ont été modélisés : un scénario de base dans lequel aucun moteur diesel hors route du groupe 4 n'est introduit au Canada, et un scénario de réglementation, qui suppose une conformité de 100% aux normes du groupe 4. Un taux de croissance linéaire entre les années de référence a aussi été appliqué pour estimer les émissions totales annuelles de 2012 à 2030. Compte tenu des limites imposées en termes de données, cette approche est considérée comme une méthode imparfaite mais raisonnable et valable pour extrapoler les réductions d'émissions générales.

Étant posée l'hypothèse conservatrice que 96% des machines diesel hors route entrant dans le marché canadien serait conforme dans le scénario de statu quo pendant les 19 prochaines années, l'analyse n'attribue au projet de règlement que 4% des réductions

⁸ The NONROAD model and supporting documentation is available at www.epa.gov/otaq/nonrdmdl.htm.

⁸ Modèle NONROAD et documents pertinents au www.epa.gov/otaq/nonrdmdl.htm.

proposed Amendments. Table 2 shows that the more stringent Tier 4 standards for off-road diesel engines result in reductions of several CACs and toxics over the next 19 years. Table 2 also demonstrates that the proposed Amendments would reduce emissions of other substances on the list of toxic substances. While the proposed Amendments do not enforce specific limits for these substances, the application of Tier 4 technology would offer co-benefits for human health and the environment in terms of reduced emissions of these toxics.

Table 2: Emission reductions from off-road diesel engines, 2012 to 2030

	Total Emission Reductions (kt)
	2012–2030
VOC _s	2.7
NO _x	63.3
PM _{2.5}	8.4
SO ₂	9.5
NMHC	2.4
Benzene	53.8
Formaldehyde	403.6

Health and environmental benefits

The upgrade to Tier 4 emissions standards for off-road diesel engines would reduce emissions and provide significant benefits in terms of improved air quality and reduced exposure to air pollutants and toxic substances. The potential impacts on the health and environment of Canadians are measured here as changes in mortality and morbidity, impacts on agriculture such as improved crop productivity and yield due to less ozone, and improved visibility by reducing haze formation. Other potential benefits such as reduced corrosion and soiling of buildings and infrastructure associated with deposition of air pollutants, and benefits for forests and ecosystems, will also arise but are not included in this analysis.

By ensuring the emission reductions through a regulatory framework, the proposed Amendments would further improve air quality and reduce exposure to air pollutants and toxic substances, as identified in Table 2. Although it is often challenging to monetize benefits associated with emissions reductions, Environment Canada has used the damage cost values for CAC emissions most recently published in the Regulatory Impact Analysis Statement for the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*⁹ in order to provide a reasonable estimate of the benefits. These estimates are based upon a previously contracted study for Transport Canada in 2007 which assessed the damage cost of air pollution from transportation sources (primarily used in populated areas) to health (morbidity and mortality), agriculture (lost production yields for crops) and visibility (haze).¹⁰ Recently, a contracted report for Environment Canada updated the unit costs for each main pollutant to allow for

totales d'émissions. Le tableau 2 montre que les normes plus rigoureuses du groupe 4 pour les moteurs diesel hors route permettront des réductions de plusieurs PCA et substances toxiques au cours des 19 prochaines années. Le tableau montre aussi que le projet de règlement réduirait les émissions d'autres substances inscrites à la liste des substances toxiques. Le projet de règlement n'impose pas de limites précises pour ces substances. Cependant, l'application de la technologie du groupe 4 procurerait des avantages connexes pour la santé humaine et pour l'environnement en termes de réduction d'émissions de ces substances toxiques.

Tableau 2 : Réductions des émissions de moteurs diesel hors route de 2012 à 2030

	Réductions totales d'émissions (kt)
	2012 à 2030
COV	2,7
NO _x	63,3
PM _{2,5}	8,4
SO ₂	9,5
HCNM	2,4
Benzène	53,8
Formaldéhyde	403,6

Avantages pour la santé et l'environnement

Le passage vers les normes d'émissions supérieures du groupe 4 pour les moteurs diesel hors route réduirait les émissions et procurerait des avantages importants en améliorant la qualité de l'air et en réduisant l'exposition aux polluants atmosphériques et aux substances toxiques. Les effets potentiels sur la santé et l'environnement des Canadiens sont mesurés ici en termes de changements dans les niveaux de mortalité et de morbidité, d'incidences sur l'agriculture, comme une amélioration de la productivité et du rendement des cultures en raison de la réduction d'ozone, et d'une meilleure visibilité associée à une réduction des épisodes de brume sèche. D'autres bénéfices potentiels, telle la réduction de la corrosion et de l'encrassement des bâtiments et des infrastructures, en plus des bénéfices pour les forêts et les écosystèmes, bien qu'importants, ont été exclus de cette analyse.

En garantissant une réduction des émissions par l'établissement d'un cadre réglementaire, le projet de règlement améliorerait la qualité de l'air et réduirait l'exposition aux polluants atmosphériques et aux substances toxiques, comme l'indique le tableau 2. Bien qu'il soit souvent ardu d'exprimer en argent les avantages découlant des réductions d'émissions, Environnement Canada a utilisé les dernières valeurs reliées au coût des dommages causés par les émissions des PCA publiées dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation concernant le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*⁹ pour être en mesure de fournir une estimation raisonnable des avantages. Ces estimations reposent sur une étude commandée précédemment par Transports Canada (2007) qui a permis d'évaluer le coût des dommages causés par la pollution atmosphérique attribuable aux transports (principalement des régions peuplées) pour la santé (morbidité et mortalité),

⁹ Environment Canada, *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*, 2010.

¹⁰ Marbek Resource Consultants and RWDI Inc., *Evaluation of Total Cost of Air Pollution Due to Transportation in Canada* (Transport Canada, 2007).

⁹ Environnement Canada, *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*, 2010.

inflation, resulting in the following 2009 values.¹¹ Although this study was not carried out specifically for these proposed Amendments, it is reasonable and defensible to use the information presented to analyze the benefits for this initiative.

- VOC: \$520/tonne
- NO_x: \$4 300/tonne
- PM_{2,5}: \$15 100/tonne
- SO₂: \$4 800/tonne

Applying these values to the emission reductions found in Table 2 yields a present value of benefits of about \$323 million from 2012 to 2030. However, as many off-road diesel engines are used in less populated locations, the geographic composition of the engine fleet would differ from that which is assumed for all transportation modes. Therefore, the value of benefits derived from improved air quality and corresponding affects on human health and the environment would likely be less than the full sum of \$323 million. In order to gauge the possible value of benefits, the larger proportion of off-road diesel engines used in less populated areas is accounted for by assuming that roughly 33% to 66% of the full value of benefits would be realized. Under these assumptions, the total present value of benefits would range from \$107 million to \$213 million.

Benefits to industry

The proposed Amendments would ensure a level playing field for companies supplying the Canada-U.S. market for off-road diesel engines. At the domestic level, it would ensure that all manufacturers, importers and distributors operating in this competitive market comply with the same standards.

Furthermore, given that the emission certification process for engines is complex and costly for manufacturers and governments, aligning Canada's emission standards with those of the EPA would allow Canada to benefit from the EPA's emission certification program. This would result in cost savings for Canadian companies and the federal government.

Benefits to Canada

The proposed Amendments would enable Canada to meet its commitment under the Ozone Annex to the 1991 Canada-United States Air Quality Agreement and under the Regulatory Framework for Air Emissions.

Costs

Costs to importers

All engines imported into Canada for the domestic manufacturing of off-road diesel machines are assumed to be compliant with

l'agriculture (perte de productivité et de rendement des cultures) et la visibilité (brume sèche)¹⁰. Un rapport commandé récemment par Environnement Canada a permis de mettre à jour les coûts unitaires pour chacun des principaux polluants, en vue de tenir compte de l'inflation, et de dégager les valeurs suivantes pour 2009¹¹. Même si cette étude n'a pas été effectuée spécifiquement en vue de ce projet de règlement, il est raisonnable et valable d'utiliser l'information présentée pour analyser les avantages de cette initiative.

- COV : 520 \$/tonne
- NO_x : 4 300 \$/tonne
- PM_{2,5} : 15 100 \$/tonne
- SO₂ : 4 800 \$/tonne

La prise en compte de ces valeurs pour estimer les réductions d'émissions présentées dans le tableau 2 donne une valeur actualisée pour ces avantages de quelque 323 millions de dollars pour la période de 2012 à 2030. Cependant, comme un bon nombre de moteurs hors route sont utilisés dans des régions moins peuplées, la composition géographique du parc des moteurs serait différente de la composition qui est supposée pour tous les moyens de transport. Par conséquent, la valeur des avantages découlant de la qualité de l'air et les répercussions correspondantes sur la santé humaine serait différente de la valeur énoncée par Transports Canada. Il existe de grandes incertitudes relativement aux estimations de la répartition de l'utilisation des moteurs diesel hors route dans les régions moins peuplées et les régions peuplées au Canada. Quoi qu'il en soit, pour être en mesure d'évaluer la valeur possible des avantages à réaliser, on a posé l'hypothèse qu'environ 33 % à 66 % des moteurs diesel hors route sont utilisés dans des régions peuplées. Selon cette hypothèse, la valeur actualisée nette des avantages serait de 107 millions de dollars à 213 millions de dollars.

Avantages pour l'industrie

Le projet de règlement équilibrerait les règles du jeu pour les compagnies qui approvisionnent le marché canado-américain des moteurs diesel hors route. À l'échelle nationale, ces changements garantiraient que tous les fabricants, les importateurs et les distributeurs évoluant dans ce marché concurrentiel observeraient les mêmes normes.

De plus, étant donné que l'homologation des émissions des moteurs est un processus complexe et coûteux pour les fabricants et les gouvernements, l'harmonisation des normes d'émissions canadiennes avec celles des États-Unis permettrait au Canada de bénéficier du programme d'homologation des émissions de l'EPA, ce qui signifierait des économies pour les compagnies canadiennes et le gouvernement fédéral.

Avantages pour le Canada

Le projet de règlement permettrait au Canada de respecter les engagements pris en vertu de l'Annexe sur l'ozone de l'Accord Canada — États-Unis sur la qualité de l'air de 1991 et du Cadre réglementaire sur les émissions atmosphériques.

Coûts

Coûts pour les importateurs

On suppose que tous les moteurs importés au Canada pour la production au pays de machines diesel hors route sont conformes

¹¹ John Lawson, *Technical Report on Analysis of Proposed Regulation of Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emissions* (Environment Canada, 2010).

¹⁰ Marbek Resource Consultants et RWDI Inc., *Évaluation du coût total de la pollution atmosphérique causée par le transport au Canada* (Transports Canada, 2007).

¹¹ John Lawson, *Rapport technique sur l'analyse du projet de réglementation sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* (Environnement Canada, 2010).

the proposed Amendments. Therefore, the proposed Amendments do not result in incremental costs for manufacturers of machines.

The vast majority of costs for importers of machines are also assumed to be incurred under the baseline scenario, given that imports from the United States, the European Union and Japan represent almost 96% of total imports. As such, the costs of the proposed Amendments are incurred by the importers of the remaining 4% of off-road diesel machines, which are shipped from countries with production that is assumed to be non-compliant with the U.S. EPA rules.

The EPA estimated in its Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) that the upgrade to Tier 4 engines would result in average price increases for off-road diesel machines of about 2.9% in the near-term.¹² Using import data from Statistics Canada, it was estimated that Canadian importers of off-road diesel machines would pay about \$5.3 million in higher prices in 2012. The present value of these costs to industry from 2012 to 2030 is estimated to be \$84.5 million.

Costs to Consumers

Machine manufacturers are expected to pass some or all of the direct compliance costs (machine redesign) and indirect costs (increased engine costs) to application market producers, who will then pass on costs to final application markets. The US EPA RIAS estimated that the average price of goods and services produced using machines and fuel affected by the rule would increase by about 0.1%. As noted earlier, most of these consumer costs are incurred under the baseline scenario and are incremental to those of the proposed Amendments. The proposed Amendments are therefore not expected to adversely impact the output and the prices of goods produced by these sectors.

Costs to the Government

The federal government would incur incremental costs related to regulatory administration, compliance promotion, compliance verification, laboratory upgrades to allow for emissions testing of off-road diesel engines, and enforcement activities. These costs would supplement the existing program of integrated initiatives. With respect to enforcement costs, a one-time amount of about \$200,000 will be required for the training of enforcement officers. Following this, the annual cost to Government associated with an effective program to implement the proposed Amendments would vary from year to year and is estimated to be up to \$380,000 per year during the initial years of implementation. The present value of costs to Government from 2012 to 2030 is estimated to be about \$4.5 million.

Distributional impact

In 2007, almost 40% of the total Canadian value of assumed non-Tier 4 imports was shipped to Ontario. However, in relative terms, the impact would likely be larger for the Pacific and Yukon regional sector, in which almost 26% of the value of total off-road diesel imports came from countries assumed to be non-Tier 4 compliant. In terms of firm size, firms that import fewer than 500 units represented almost 57% of non-Tier 4 imports, while firms importing greater than 10 000 units represented 3%.

au projet de règlement. Par conséquent, le projet de règlement ne représente pas des coûts additionnels pour les fabricants de machines.

On suppose également que la grande majorité des coûts pour les importateurs de machines serait prise en charge dans le scénario de base, étant donné que les importations des États-Unis, de l'Union européenne et du Japon représentent près de 96 % des importations totales. Ainsi, le coût du projet de règlement serait prise en charge par les importateurs de la portion restante de 4 % des machines diesel hors route, qui sont expédiées par des pays dont la production est réputée non conforme aux règles de l'EPA.

Dans son résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR), l'EPA a estimé que le passage aux moteurs du Groupe 4 occasionnerait une hausse de prix moyenne pour les machines diesel hors route d'environ 2,9 % à court terme¹². À l'aide des données d'importation de Statistique Canada, il a été estimé que les importateurs canadiens des machines diesel hors route devraient prendre en charge une hausse de prix d'environ 5,3 millions de dollars en 2012. La valeur actualisée de ces coûts pour l'industrie de 2012 à 2030 est estimée à 84,5 millions de dollars.

Coûts pour les consommateurs

Il est à prévoir que les fabricants de machines feront payer en tout ou en partie les coûts directs de conformité (reconception des machines) et les coûts indirects (hausse du coût des moteurs) aux producteurs du marché des applications qui, en retour, feront payer ces coûts aux marchés des applications finales. Dans son REIR, l'EPA a estimé que le prix moyen des biens et services produits au moyen des machines et du carburant visés par la règle augmenterait d'environ 0,1 %. Comme nous l'avons mentionné, la plupart de ces coûts seront à payer dans le scénario de base et s'ajoutent à ceux de la mise en œuvre du projet de règlement. On ne prévoit donc pas que ces changements auront une influence négative sur la production et les prix des biens produits par ces secteurs.

Coûts pour le gouvernement

Le gouvernement fédéral devrait payer les coûts additionnels que nécessiteraient l'administration réglementaire, la promotion et la vérification de la conformité, les améliorations apportées aux laboratoires pour permettre la vérification des émissions des moteurs diesel hors route ainsi que les activités d'application. Ces coûts s'ajouteraient à ceux du programme d'initiatives intégrées déjà existant. En ce qui concerne les coûts d'application, un montant unique d'environ 200 000 \$ serait nécessaire pour la formation des agents de l'autorité. Par la suite, le coût annuel que paierait le gouvernement pour assurer un programme efficace de mise en œuvre du projet de règlement varierait d'une année à l'autre. On estime que le coût annuel pourrait s'élever jusqu'à 380 000 \$ au cours des premières années de mise en œuvre. La valeur actualisée des coûts pour le gouvernement de 2012 à 2030 est évaluée à environ 4,5 millions de dollars.

Effets sur la répartition

En 2007, près de 40 % de la valeur totale des importations réputées non conformes aux normes du groupe 4 au Canada a été expédiée en Ontario. Néanmoins, toutes proportions gardées, les répercussions seraient probablement plus grandes pour la région du Pacifique et du Yukon, dans laquelle près de 26 % de la valeur des importations totales d'équipement diesel hors route provenaient de pays jugés non conformes aux normes du groupe 4. En ce qui concerne la taille des entreprises, celles qui importent moins de 500 unités ont représenté près de 57 % des importations

¹² *Final Regulatory Analysis: Control of Emissions from Nonroad Diesel Engines*, Executive Summary, available at www.epa.gov/nonroad-diesel/2004fr/420r04007a.pdf.

¹² *Final Regulatory Analysis: Control of Emissions from Nonroad Diesel Engines*, Executive Summary, à www.epa.gov/nonroad-diesel/2004fr/420r04007a.pdf.

Competitiveness implications

As the majority of engines and machines sold in Canada are designed for both the American and Canadian markets, implementing harmonized Regulations with the United States would actually ensure a level playing field for companies and support the competitiveness of the Canadian manufacturing industry and that of Canadian distributors of these engines and machines.

Conclusion

The proposed Amendments are estimated to result in benefits that exceed the costs when accounting for the range of benefits in the analysis above (\$107 million to \$213 million). The net benefit of the proposed Amendments is estimated to range from about \$18 million to \$124 million as illustrated in Table 3.

non conformes aux normes du groupe 4, tandis que les entreprises qui importent plus de 10 000 unités en ont représenté 3 %.

Répercussions sur la compétitivité

Puisque la majorité des moteurs et des machines vendus au Canada sont conçus pour les marchés des États-Unis et du Canada, l'harmonisation du Règlement avec la réglementation des États-Unis garantirait des règles du jeu égales pour les compagnies et soutiendrait la compétitivité de l'industrie manufacturière canadienne et celle des distributeurs canadiens de ces moteurs et machines.

Conclusion

Selon les estimations, le projet de règlement devrait se traduire en avantages qui excèdent les coûts lorsqu'on comptabilise l'éventail d'avantages énoncés dans l'analyse ci-dessus (de 107 millions de dollars à 213 millions de dollars). La valeur actualisée nette du projet de règlement devrait se situer dans une fourchette de 18 millions de dollars à 124 millions de dollars comme il est présenté dans le tableau 3.

Table 3: Summary of cost-benefit statement

Cost-benefit statement	Base year	Final year	Total	Average annual	
A. Quantified impacts \$ millions					
Benefits					
	33%	\$2.0	\$7.3	\$107	\$5.6
Costs	Importers	(\$5.3)	(\$3.7)	(\$84.5)	(\$4.4)
	Government	(\$0.4)	(\$0.2)	(\$4.5)	(\$0.2)
	Total costs	(\$5.7)	(\$3.9)	(\$89)	(\$4.6)
Net benefit					
	33%	(\$3.7)	\$3.4	\$18	\$1.0
B. Qualitative impacts					
Environment	The proposed Amendments would help reduce CAC emissions, the formation of ozone, and toxics, which are shown to cause injury to forests and ecosystems, and physical structures.				
Health	The proposed Amendments would reduce emissions of several toxins such as benzene and formaldehyde, which are linked to numerous health effects.				
Industry	The proposed Amendments would help level the playing field for Canada's machine manufacturers.				
International commitments	Amending the Regulations would allow Canada to align its rules with those of the U.S. EPA and meet its commitments under the Ozone Annex.				
Consumers	The price of off-road diesel machines is expected to increase by less than 3% on average for most models.				

Tableau 3 : Sommaire de l'énoncé des coûts et avantages

Énoncé des coûts-avantages	Année de référence	Dernière année	Total	Moyenne annuelle	
A. Conséquences quantifiées en millions \$					
Avantages					
	33 %	2,0 \$	7,3 \$	107 \$	5,6 \$
Coûts	Importateurs	(5,3 \$)	(3,7 \$)	(84,5 \$)	(4,4 \$)
	Gouvernement	(0,4 \$)	(0,2 \$)	(4,5 \$)	(0,2 \$)
	Coûts totaux	(5,7 \$)	(3,9 \$)	(89 \$)	(4,6 \$)
Valeur actualisée nette					
	33 %	(3,7 \$)	3,4 \$	18 \$	1,0 \$
B. Conséquences qualitatives					
Environnement	Le projet de règlement contribuera à la réduction des émissions de PCA, à la réduction d'ozone, à la réduction de toxiques reconnus pour leurs effets négatifs sur les forêts et les écosystèmes, ainsi que sur les bâtiments et les infrastructures.				
Santé	Le projet de règlement contribuera à la réduction de l'émission de plusieurs substances toxiques, tels le benzène et la formaldéhyde, tous deux liés à de nombreux effets négatifs sur la santé humaine.				
Industrie	Le projet de règlement permettra que les règles du jeu soient équitables pour les fabricants canadiens de machines.				
Engagements internationaux	Le projet de règlement permettra au Canada d'harmoniser ses règles avec celles de l'EPA des États-Unis et de respecter son engagement en vertu de l'Annexe sur l'ozone.				
Consommateurs	Le prix des machines diesel hors route devrait augmenter de moins de 3 % en moyenne pour la plupart des modèles.				

Rationale

The combustion of fuels to power engines such as off-road diesel engines contributes significantly to air pollution, resulting in adverse impacts on the environment and on the health of Canadians. This includes impacts such as restricted activity days, hospital admissions, work-loss days, and premature mortality, as well as environmental damage to crops and other vegetation. An assessment of alternatives to manage these risks shows that maintaining the status quo would not take advantage of the opportunity to use readily accessible technologies to further reduce emissions. Under the status quo, most imported engines and machines are assumed to comply with the EPA Tier 4 standards. However, Canada would be vulnerable to increasing imports of non-compliant engines with corresponding impacts on the health and environment of Canadians.

The proposed Amendments are the best option to address this risk and further mitigate the impacts of off-road diesel engines in Canada. The proposed Amendments would also provide the necessary flexibility for manufacturers and importers to transition to the new emissions standards. The regulatory framework provides a level playing field, ensuring that no single company can place other companies under competitive pressure by manufacturing or importing engines or machines that do not meet the established standards.

Under the assumptions discussed above, some incremental costs are estimated for importers of machines having non-Tier 4 engines. The increased price of machines would result in total present value costs to importers of about \$84.5 million, with total costs to Government of roughly \$4.5 million for the training of enforcement officers for compliance and promotion, regulatory administration, and testing. Therefore, the net costs amount to \$89 million (present value).

The proposed Amendments were developed in consultation with industry, provincial and territorial governments, environmental non-governmental organizations and other government departments who all showed support for the policy of alignment with U.S. federal emission requirements.

Coordination and cooperation

Under the Ozone Annex to the 1991 Canada-United States Air Quality Agreement, Canada committed to develop and implement emission regulations for new off-road engines under CEPA 1999 that are aligned with the U.S. federal emissions program. Environment Canada is also currently coordinating joint initiatives with the U.S. EPA in the areas of administration of regulations and compliance promotion in order to allow for efficiencies in the delivery of the regulatory programs. Coordinating efforts will increase the breadth and depth of monitoring and verification, allowing for more effective use of resources (avoiding duplication of efforts for both the regulated community and regulators) and show industry that governments are working to reduce industry burden while improving regulatory oversight and performance monitoring.

Consultation

In recent years, several regulations have been adopted based on a policy of alignment with U.S. standards, including the *On-Road*

Justification

La combustion de carburants nécessaire au fonctionnement des moteurs comme les moteurs diesel hors route est une source importante de pollution atmosphérique, qui nuit à la santé et à l'environnement des Canadiens. Au nombre des effets néfastes figurent les journées d'activité réduite, les hospitalisations, les journées de travail perdues et les cas de mortalité précoce, ainsi que les dommages environnementaux pour les cultures et la végétation. Une évaluation des modes possibles de gestion de ces risques montre qu'avec le statu quo, la possibilité d'utiliser des technologies déjà accessibles pour réduire davantage ces émissions serait perdue. Dans le scénario de statu quo, la plupart des moteurs et des machines importés sont censés respecter les normes du groupe 4 de l'EPA. Toutefois, le Canada ouvrirait la porte à l'importation d'un plus grand nombre de moteurs non conformes, avec les répercussions que cela suppose pour la santé et l'environnement des Canadiens.

Le projet de règlement représente la meilleure option pour réduire ce risque et atténuer les effets des moteurs diesel hors route au Canada. Le projet de règlement apporterait aussi la souplesse nécessaire pour permettre aux fabricants et aux importateurs de faire la transition vers les nouvelles normes d'émissions. Le cadre réglementaire établit des règles du jeu équitables en ce qu'une compagnie ne pourra exercer de pression sur ses concurrents en fabricant ou en important des moteurs ou des machines non conformes aux normes établies.

Selon les hypothèses dont il est question ci-dessus, certains coûts additionnels ont été calculés pour les importateurs de machines dotées de moteurs non conformes aux normes du groupe 4. La hausse du coût des machines entraînerait des coûts totaux à la valeur actualisée de quelque 84,5 millions de dollars pour les importateurs et des coûts totaux pour le gouvernement d'environ 4,5 millions de dollars destinés à la formation des agents de l'autorité pour assurer la conformité et la promotion de la conformité, l'administration réglementaire et les essais. La valeur actualisée nette de tous les coûts s'élève donc à 89 millions de dollars (valeur actualisée).

Le projet de règlement a été élaboré en collaboration avec l'industrie, les gouvernements provinciaux et territoriaux, les organisations environnementales non gouvernementales et d'autres ministères, qui ont tous appuyé l'idée d'une harmonisation avec les exigences fédérales des États-Unis sur les émissions.

Coordination et coopération

En vertu de l'Annexe sur l'ozone de l'Accord Canada — États-Unis sur la qualité de l'air de 1991, le Canada s'est engagé à élaborer et à mettre en œuvre, en vertu de la LCPE (1999), des règlements compatibles avec le programme fédéral des États-Unis pour les émissions des nouveaux moteurs hors route. Environnement Canada coordonne actuellement des initiatives conjointes avec l'EPA dans les domaines de l'administration des règlements et de la promotion de la conformité, afin de générer des économies dans l'exécution des programmes réglementaires. Les efforts de coordination étendent la portée des activités de surveillance et de vérification, permettront une utilisation plus efficace des ressources (en évitant le doublement des efforts pour la collectivité réglementée et les organismes de réglementation) et montreront à l'industrie que les gouvernements s'emploient à réduire le fardeau pour l'industrie tout en améliorant la supervision réglementaire et la surveillance du rendement.

Consultation

Au cours des dernières années, plusieurs règlements ont été adoptés en conformité avec une politique d'harmonisation avec

Vehicle and Engine Emission Regulations, the *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations* and the current *Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations*. Environment Canada consulted with industry, provinces, territories, municipalities, federal departments as well as environmental and health groups on the Regulations. The consultations associated with the development of each of these regulations revealed a broad consensus that Canada's regulatory emission standards for on-road and off-road vehicles and engines should be based on alignment with corresponding U.S. federal requirements. Stakeholders have generally identified that the integrated nature of the Canada/U.S. economy, and the implementation of aggressive national programs for on-road and off-road vehicles and engines by the EPA, are two key elements supporting a policy of alignment with U.S. federal programs as a logical approach for Canada to achieve significant emission reductions in a cost-effective manner.

On October 26, 2009, a discussion document outlining the planned approach of the proposed Amendments was released by Environment Canada to interested parties. The objective of this consultation was to provide stakeholders with detailed information and solicit input on the proposed Amendments. Comments were received from two industry associations and four companies. The specific comments and concerns raised are presented below, along with Environment Canada's responses.

- **Timelines:** Stakeholders expressed concerns about the proposed Amendments skipping critical interim standards. Environment Canada modified the proposed Amendments to allow for interim standards.
Stakeholders suggested that any divergence from EPA timelines would result in significant costs and logistical issues. Environment Canada is providing guidance to companies relative to this issue.
- **Definitions:** Stakeholders noted the discrepancy between some definitions in the proposed Amendments and EPA definitions. Environment Canada recognizes the differences, although no change has been made since these definitions are consistent with other Environment Canada regulations and in line with CEPA 1999. Also, they do not directly affect the implementation and requirements of the proposed Amendments.
Concerns were raised about the revised definition of an "off-road engine" in the proposed Amendments. The definition included stationary engines which are then exempt from the emission standards if they are appropriately labelled. To address this concern, Environment Canada kept stationary engines within the definition but modified the labelling requirements to allow the EPA label for stationary engines.
- **Labelling requirements:** Since there is limited suitable space for labels on engines, stakeholders voiced concerns about the additional labelling requirements in the proposed Amendments. In response, Environment Canada updated the proposed Amendments to allow the equivalent EPA labels to be sufficient.
- **Sample documents:** Stakeholders requested samples of standardized reporting forms or letters to simplify reporting requirements. Environment Canada plans to develop the sample documents and they will likely be posted online.

les normes américaines, notamment le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, le *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé* et l'actuel *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*. Pour élaborer le Règlement, Environnement Canada a consulté l'industrie, les provinces, les territoires, les municipalités, les ministères fédéraux ainsi que des groupes de défense de l'environnement et de promotion de la santé. Les consultations liées à l'élaboration de chacun de ces règlements ont révélé un large consensus selon lequel les normes réglementaires canadiennes pour les véhicules et les moteurs routiers et hors route devaient être compatibles avec les exigences fédérales correspondantes des États-Unis. Les parties intéressées ont généralement estimé que la nature intégrée de l'économie canado-américaine et la mise en œuvre de programmes nationaux ambitieux pour les véhicules et les moteurs routiers et hors route par l'EPA étaient deux éléments clés soutenant une politique d'harmonisation avec les programmes fédéraux de l'EPA comme approche logique à adopter par le Canada pour obtenir des réductions d'émissions importantes de façon économique.

Le 26 octobre 2009, Environnement Canada a transmis aux parties intéressées un document de travail exposant l'approche prévue pour le projet de règlement. Cette consultation visait à fournir aux parties intéressées une information détaillée et à solliciter leurs avis sur le projet de règlement. Deux associations industrielles et quatre compagnies ont fourni des commentaires et des observations. Ces commentaires, ainsi que les préoccupations énoncées, sont présentés ci-dessous, avec les réponses d'Environnement Canada.

- **Échéanciers :** Des parties intéressées se sont dites préoccupées par l'omission de normes provisoires cruciales. Environnement Canada a modifié le projet de règlement pour permettre l'application de normes provisoires.
Des parties intéressées ont dit croire que des écarts par rapport aux échéanciers de l'EPA occasionneraient des coûts importants et des problèmes de logistique. Environnement Canada a fourni des clarifications aux parties intéressées relatives à cette question.
- **Définitions :** Des parties intéressées ont indiqué que certaines définitions différaient entre le projet de règlement et celles de l'EPA. Environnement Canada reconnaît ces différences, mais aucun changement n'a été apporté puisque ces définitions correspondent à celles d'autres règlements d'Environnement Canada et sont conformes à la LCPE (1999). De plus, elles n'influent pas sur la mise en œuvre et les exigences du projet de règlement.
La définition révisée de « moteur hors route » dans le projet de règlement a suscité des inquiétudes. La définition comprenait les moteurs stationnaires qui sont exempts des normes d'émissions s'ils portent l'étiquette appropriée. Pour régler ce problème, Environnement Canada a maintenu les moteurs stationnaires dans la définition, mais a modifié les exigences relatives à l'étiquetage pour permettre l'application de l'étiquette de l'EPA aux moteurs stationnaires.
- **Exigences en matière d'étiquetage :** Des parties intéressées ont indiqué que les exigences additionnelles en matière d'étiquetage pouvaient poser problème compte tenu du peu d'espace libre permettant l'apposition d'une étiquette sur les moteurs. Environnement Canada a donc modifié le projet de règlement pour faire en sorte que les étiquettes EPA équivalentes suffisent aux exigences.
- **Documents types :** Des parties intéressées ont réclamé des exemples de formulaires ou de lettres de déclaration normalisés pour simplifier les exigences de déclaration. Environnement Canada prévoit élaborer des documents types, qui seront probablement affichés sur le Web.

- **Transition engine provisions:** Stakeholders raised concerns over the effect that the transition engine provisions in the proposed Amendments would have on their businesses. Environment Canada is working toward ensuring any impacts are minimized by aligning the requirements more closely to the U.S. EPA rules.
- **Minor changes and corrections:** Stakeholders requested changes to references in the proposed Amendments for clarity. Additionally, stakeholders highlighted a section where EPA language could be used to provide clarity and consistency. Environment Canada agrees and where possible has made the appropriate modifications.

It was suggested that references should not be made to specific subsections of the CFR, since an amendment to the EPA standards would cause the reference to be incorrect. Environment Canada agrees and where possible has made the appropriate adjustments.

Finally, stakeholders sought clarification on some technical aspects and language of the draft Amendments; as a result, Environment Canada made some minor changes to the wording to provide clarity.

Implementation, enforcement and service standards

Implementation

For the purpose of implementing the proposed Amendments, Environment Canada would undertake a number of compliance promotion activities. These activities would be targeted toward raising awareness and encouraging the regulated community to achieve a high level of overall compliance as early as possible during the regulatory implementation process. This would include the following:

- continued development of a comprehensive database of regulatees with regular updates;
- developing and distributing compliance promotion materials including a general mail-out or email including the proposed Amendments and a detailed technical guidance document which identifies requirements concerning compliance with the standards, evidence of conformity and other required information;
- maintaining a Web page related to the proposed Amendments on Environment Canada's CEPA Environmental Registry to make information widely available; and
- responding to inquiries and delivering information sessions as required.

Environment Canada administers a comprehensive program to monitor compliance with vehicle and engine emission standards. Manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the Regulations and are required to maintain and produce evidence of such conformity. Environment Canada's program to monitor compliance includes

- authorizing and monitoring use of the national emissions mark;
- monitoring vehicle and engine importation;
- reviewing company evidence of conformity;
- monitoring data submission for compliance with the emissions averaging program;
- registering company notices of defects affecting emission controls;
- inspection of test engines and vehicles and their emission-related components; and

- **Dispositions sur les moteurs de transition :** Des parties intéressées se sont montrées préoccupées par les effets que pourraient entraîner sur leurs activités les dispositions sur les moteurs de transition prévues dans le projet de règlement. Environnement Canada s'emploie à réduire ces effets au minimum en rapprochant le plus possible les exigences des règles de l'EPA.

- **Changements mineurs et corrections :** Des parties intéressées ont demandé que des références dans le projet de règlement soient modifiées par souci de clarté. De plus, des intervenants ont mentionné un article qui pourrait gagner en précision et en cohérence si le libellé de l'EPA était utilisé. Environnement Canada s'est dit d'accord et a apporté les modifications appropriées là où c'était possible.

On a estimé qu'il ne fallait pas effectuer de renvois vers des paragraphes particuliers du CFR, puisque ces renvois pourraient devenir incorrects si les normes de l'EPA venaient à être changées. Environnement Canada s'est dit d'accord et a apporté les modifications appropriées là où c'était possible.

Enfin, des parties intéressées ont demandé des éclaircissements sur des aspects techniques et le libellé du projet de règlement. Environnement Canada y a apporté des modifications mineures afin de préciser certains points.

Mise en œuvre, application et normes de services

Mise en œuvre

Pour effectuer la mise en œuvre du projet de règlement, Environnement Canada mènerait certaines activités de promotion de la conformité. Ces activités viseraient à sensibiliser la collectivité réglementée et à l'encourager à atteindre un niveau élevé de conformité générale le plus tôt possible au cours du processus de mise en œuvre réglementaire. Ces activités pourraient comprendre :

- la tenue d'une base de données des entités réglementées, avec mises à jour régulières;
- l'élaboration et la distribution de documents de promotion de la conformité, notamment un envoi général par la poste ou par courriel comprenant le projet de règlement et un document d'orientation technique détaillé énonçant les exigences concernant l'observation des normes, la preuve de conformité et d'autres renseignements demandés;
- la tenue d'une page Web sur le projet de règlement dans le Registre environnemental d'Environnement Canada relatif à la LCPE, pour que l'information soit largement diffusée;
- la réponse aux demandes de renseignements et la tenue de séances d'information, au besoin.

Environnement Canada administre un programme complet de surveillance de la conformité aux normes appliquées aux émissions des véhicules et des moteurs. Les fabricants et les importateurs doivent s'assurer que leurs produits sont conformes au Règlement et doivent détenir et produire la preuve de cette conformité. Le programme de surveillance de la conformité d'Environnement Canada englobe :

- l'autorisation de la marque nationale et la surveillance de son utilisation;
- l'importation de véhicules et de moteurs;
- l'examen des preuves de conformité fournies par les compagnies;
- l'examen de la présentation des données pour l'assurance de conformité au programme de calcul des émissions moyennes;
- la consignation des avis émis par les compagnies signalant un défaut relatif aux dispositifs antipollution;

- laboratory emissions tests of sample new engines and vehicles that are representative of products offered for sale in Canada.

If an engine or vehicle is found to not comply with the Regulations, the manufacturer or importer will be subject to the enforcement provisions of CEPA 1999. Environment Canada is coordinating efforts with the EPA by sharing information to increase program efficiency and effectiveness. Coordination and cooperation opportunities also exist to partner with organizations outside Environment Canada to perform compliance promotion activities such as identifying regulatees and delivering key messages.

Compliance promotion activities would be revisited from time to time to ensure that the proposed Amendments are implemented in the most effective and efficient manner.

Service standards

For the proposed Amendments, in its administration of the regulatory program, Environment Canada would provide these services in a timely manner:

- reviewing applications and preparing authorizations to use the national emissions mark;
- assessing company's declarations for temporary importations;
- assessing expected and actual transition engine reports; and
- assessing requests for exemptions from the proposed Amendments.

In addition, the Department would audit evidence of conformity for engines and machines and provide to manufacturers an acknowledgement of its receipt and whether it is presented "in a form and manner that is satisfactory" based on a set of criteria established by the Department. The Department intends to develop a technical guidance document describing the required evidence of conformity and the procedures to be followed when submitting required documentation.

Enforcement

The proposed Amendments would be made under CEPA 1999, therefore enforcement officers would, when verifying compliance with the proposed Amendments, apply the Compliance and Enforcement Policy¹³ for CEPA 1999. This Policy sets out the range of possible responses to alleged violations, including warnings, directions, environmental protection compliance orders, ticketing, ministerial orders, injunctions, prosecution and environmental protection alternative measures (which are an alternative to a court prosecution after the laying of charges for a CEPA 1999 violation). In addition, the Policy explains when Environment Canada will resort to civil suits by the Crown for cost recovery.

To verify compliance, enforcement officers may carry out inspections. An inspection may identify an alleged violation, and alleged violations may also be identified by Environment Canada's technical personnel, through information transmitted to the Department by the Canada Border Services Agency or through complaints received from the public. Whenever a possible violation of the proposed Amendments is identified, enforcement officers may carry out investigations.

- l'inspection des moteurs et des véhicules d'essai ainsi que de leurs composantes relatives aux émissions;
- les essais en laboratoire sur les émissions de nouveaux véhicules et moteurs types représentatifs de produits mis en vente au Canada.

Le fabricant ou l'importateur d'un moteur ou d'un véhicule jugé non conforme au Règlement sera assujéti aux dispositions d'application de la LCPE (1999). Environnement Canada coordonne les efforts avec l'EPA en partageant l'information afin d'accroître l'efficacité et l'efficience du programme. Des liens de coordination et de coopération peuvent aussi être établis avec des organisations partenaires extérieures à Environnement Canada pour la tenue d'activités de promotion de la conformité, comme la désignation des entités réglementées et la diffusion des messages clés.

Les activités de promotion de la conformité seraient revues périodiquement pour garantir que le projet de règlement est mis en œuvre de la manière la plus efficace et efficiente.

Normes de services

Pour le projet de règlement, dans son administration du programme réglementaire, Environnement Canada offrirait les services suivants, en temps voulu :

- examen des demandes et préparation des autorisations permettant d'utiliser la marque nationale;
- évaluation des déclarations des compagnies relatives aux importations temporaires;
- évaluation des rapports attendus et effectifs sur les moteurs de transition;
- évaluation des demandes d'exemption du projet de règlement.

De plus, le Ministère vérifierait les preuves de conformité des moteurs et des machines. Il accuserait réception de ces preuves et indiquerait aux fabricants si elles ont été présentées « selon des modalités jugées satisfaisantes » en fonction d'un ensemble de critères fixé par Environnement Canada. Le Ministère prévoit élaborer un document d'orientation technique décrivant les preuves de conformité et la procédure à suivre pour présenter les documents demandés.

Application de la loi

Puisque le projet de règlement serait pris en vertu de la LCPE (1999), afin de vérifier la conformité au projet de règlement, les agents de l'autorité appliqueraient la Politique d'application et d'observation de la LCPE (1999)¹³. Cette politique énonce la gamme de mesures possibles en cas d'infraction présumée, notamment avertissements, ordres, ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, contraventions, arrêtés ministériels, injonctions, poursuites et mesures de rechange en matière de protection de l'environnement [solutions de rechange à une poursuite après le dépôt d'accusations en vertu de la LCPE (1999)]. De plus, la Politique explique les situations dans lesquelles Environnement Canada recourra aux poursuites civiles par la Couronne pour le recouvrement des coûts.

Pour vérifier la conformité, les agents de l'autorité peuvent effectuer des inspections. Une inspection peut révéler une infraction présumée, qui peut aussi être révélée par le personnel technique d'Environnement Canada, soit par l'information transmise au Ministère par l'Agence des services frontaliers du Canada ou par des plaintes reçues du public. Les agents de l'autorité peuvent mener des inspections dans chaque situation d'infraction présumée au projet de règlement.

¹³ Environment Canada's Compliance and Enforcement Policy is available at www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=En&n=AF0C5063-1.

¹³ Politique d'observation et d'application de la loi d'Environnement Canada : www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=Fr&n=AF0C5063-1.

When, following an inspection or an investigation, an enforcement officer discovers an alleged violation, the officer would choose the appropriate enforcement action based on the following factors:

- *Nature of the alleged violation*: This includes consideration of the damage, the intent of the alleged violator, whether it is a repeat violation, and whether an attempt has been made to conceal information or otherwise subvert the objectives and requirements of the Act;
- *Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator*: The desired result is compliance within the shortest possible time and with no further repetition of the violation. Factors to be considered include the violator's history of compliance with the Act, willingness to cooperate with enforcement officers, and evidence of corrective action already taken; and
- *Consistency*: Enforcement officers would consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce the Act.

Performance measurement and evaluation

The Regulatory Framework for Air Emissions is a government-wide initiative designed to improve the health of Canadians and their environment through measurable reductions in both greenhouse gas and air pollutant emissions in all sectors of the Canadian economy. The proposed Amendments are an element of the Government's Regulatory Framework for Air Emissions and contribute to meeting the Government's commitment to reduce air pollutant emissions in the transportation sector.

The proposed Amendments include provisions designed to facilitate Environment Canada's verification that compliance with the proposed amendments is achieved. Various compliance-related activities such as submitting annual end-of-year reports detailing a company's use of transition engine provisions (if used), auditing evidence of conformity, and verification of emissions levels through testing will be carried out. Monitoring of compliance with the proposed Amendments will be done on an ongoing basis. Reporting of the incidences of non-compliance by enforcement officers is expected to provide indicators of this achievement.

The proposed Amendments will be administered by Environment Canada's Transportation Division and will be evaluated as part of the program evaluation under the Regulatory Framework for Air Emissions. Follow-up evaluations will be scheduled as per the department's evaluation planning cycle.

Contacts

Josée Lavergne
 Manager
 Air Pollution Regulatory Development Section
 Transportation Division
 Energy and Transportation Directorate
 Environment Canada
 351 Saint-Joseph Boulevard
 Gatineau, Quebec
 K1A 0H3
 Telephone: 819-953-1651
 Fax: 819-953-7815
 Email: josee.lavergne@ec.gc.ca

Si, après une inspection ou une enquête, l'agent de l'autorité découvre une infraction présumée, la mesure à prendre est établie en fonction des facteurs suivants :

- *Nature de l'infraction présumée* : Il convient notamment de déterminer la gravité des dommages, s'il y a eu action délictueuse de la part du contrevenant, s'il s'agit d'une récidive et s'il y a eu tentative de dissimuler de l'information ou de contourner, d'une façon ou d'une autre, les objectifs et les exigences de la Loi;
- *Efficacité du moyen employé pour obliger le contrevenant à obtempérer* : Le but est de faire respecter la Loi dans les meilleurs délais tout en empêchant les récidives. Il sera tenu compte, notamment, du dossier du contrevenant en matière d'observation de la Loi, de sa volonté de coopérer avec les agents de l'application de la loi et de la preuve que des correctifs ont été apportés;
- *Uniformité dans l'application* : Les agents d'application de la loi tiendront compte de ce qui a été fait dans des cas semblables pour décider des mesures à prendre afin de faire appliquer la Loi.

Mesures de rendement et évaluation

Le Cadre réglementaire sur les émissions atmosphériques est une initiative à l'échelle de l'administration fédérale visant à améliorer la santé des Canadiens et de leur environnement grâce à des réductions mesurables des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques dans tous les secteurs de l'économie canadienne. Le projet de règlement constitue un élément du Cadre réglementaire sur les émissions atmosphériques et permettra au gouvernement de remplir son engagement à l'égard de la réduction des émissions de polluants atmosphériques dans le secteur des transports.

Le projet de règlement intègre des dispositions visant à faciliter les vérifications d'Environnement Canada en vue d'assurer la conformité au projet de règlement. Diverses activités liées à la conformité seront entreprises, comme la présentation de rapports annuels décrivant le recours des entreprises aux dispositions relatives aux moteurs de transition (le cas échéant), la vérification des justifications de la conformité et la vérification des niveaux d'émissions au moyen d'essais. La surveillance de la conformité au projet de règlement sera assurée de façon continue. Le signalement des incidences de non-conformité par les agents de l'autorité devrait fournir des indicateurs de l'atteinte des objectifs de conformité.

Le projet de règlement sera administré par la Division des transports d'Environnement Canada et sera évalué dans le cadre de l'évaluation du programme conformément au Cadre réglementaire sur les émissions atmosphériques. Des évaluations de suivi seront prévues en fonction du cycle de planification du ministère.

Personnes-ressources

Josée Lavergne
 Gestionnaire
 Section de l'élaboration des règlements sur la pollution
 atmosphérique
 Division des transports
 Direction de l'énergie et des transports
 Environnement Canada
 351, boulevard Saint-Joseph
 Gatineau (Québec)
 K1A 0H3
 Téléphone : 819-953-1651
 Télécopieur : 819-953-7815
 Courriel : josee.lavergne@ec.gc.ca

Luis Leigh
 Director
 Regulatory Analysis and Valuation Division
 Economic Analysis Directorate
 Environment Canada
 10 Wellington Street
 Gatineau, Quebec
 K1A 0H3
 Telephone: 819-953-1170
 Fax : 819-997-2769
 Email: Luis.Leigh@ec.gc.ca

Luis Leigh
 Directeur
 Division de l'analyse réglementaire et de la valorisation
 Direction de l'analyse économique
 Environnement Canada
 10, rue Wellington
 Gatineau (Québec)
 K1A 0H3
 Téléphone : 819-953-1170
 Télécopieur : 819-997-2769
 Courriel : Luis.Leigh@ec.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, that the Governor in Council, pursuant to section 160 of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Off-Road Compression-Ignition Engine Emission 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 addressed to Steve McCauley, Director General, Energy and Transportation Directorate, Environmental Stewardship Branch, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3.

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, February 3, 2011

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE OFF-ROAD COMPRESSION-IGNITION ENGINE EMISSION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definitions “CFR” and “off-road engine” in subsection 1(1) of the *Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations*¹ are replaced by the following:

“CFR” means chapter I of Title 40 of the *Code of Federal Regulations* of the United States as amended from time to time. (CFR)
 “off-road engine” means an engine, within the meaning of section 149 of the Act,

- (a) that is designed to be or is capable of being carried or moved; or
- (b) that is used or designed to be used in or on a machine. (*moteur hors route*)

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

^b S.C. 1999, c. 33

¹ SOR/2005-32

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 de l'article 160 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*, 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 Steve McCauley, directeur général, Direction de l'énergie et des transports, Direction générale de l'intendance environnementale, ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3.

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 3 février 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé
 JURICA ČAPKUN

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DES MOTEURS HORS ROUTE À ALLUMAGE PAR COMPRESSION

MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « CFR » et « moteur hors route », au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*¹, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« CFR » Le chapitre I du titre 40 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version éventuellement modifiée. (CFR)

« moteur hors route » Moteur, au sens de l'article 149 de la Loi, qui est, selon le cas :

- a) conçu pour être déplacé ou transporté ou pouvant l'être;
- b) utilisé ou conçu pour être utilisé dans ou sur une machine. (*off-road engine*)

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

^b L.C. 1999, ch. 33

¹ DORS/2005-32

(2) Subsection 1(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“CFR 89” means subchapter C, part 89, of the CFR. (*CFR 89*)

“CFR 1039” means subchapter U, part 1039, of the CFR. (*CFR 1039*)

“CFR 1068” means subchapter U, part 1068, of the CFR. (*CFR 1068*)

“crankcase emissions” means substances that cause air pollution and that are emitted into the atmosphere from any portion of the engine crankcase ventilation or lubrication systems. (*émissions du carter*)

“engine family” means an engine family as described in section 230, subpart C, of CFR 1039. (*famille de moteurs*)

“evaporative emissions” means hydrocarbons emitted into the atmosphere from an engine, other than exhaust emissions and crankcase emissions. (*émissions de gaz d'évaporation*)

“smoke emissions” means substances in exhaust emissions that prevent the transmission of light. (*émissions de fumée*)

“unique identification number” means a number, consisting of arabic numerals, roman letters or both, that the manufacturer assigns to the engine for identification purposes. (*numéro d'identification unique*)

“useful life” means the period of time or of use in respect of which an emission standard applies to an engine, as set out in section 104(a), subpart B, of CFR 89 or in section 101(g), subpart B, of CFR 1039. (*durée de vie utile*)

(3) Paragraph 1(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) alternative standards related to the averaging, banking and trading of emission credits, or to financial hardship; and

(4) Subsection 1(3) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (b), by adding “and” at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (c):

(d) “phase-out” shall be read as “abandon progressif” in the French version of these Regulations.

2. The Regulations are amended by adding the following after section 2:

BACKGROUND

2.1 These Regulations set out

(a) the prescribed off-road compression-ignition engines for the purposes of the definition “engine” in section 149 of the Act;

(b) the requirements respecting the conformity of off-road compression-ignition engines with emission standards for the purposes of sections 153 and 154 of the Act; and

(c) other requirements for carrying out the purposes and provisions of Division 5, Part 7 of the Act.

3. Subsections 5(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:

(2) The engines referred to in subsection (1) do not include engines

(a) that are designed to be used exclusively for competition and that bear a label to that effect;

(b) that are regulated by the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*;

(2) Le paragraphe 1(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« CFR 89 » La partie 89 de la section de chapitre C du CFR. (*CFR 89*)

« CFR 1039 » La partie 1039 de la section de chapitre U du CFR. (*CFR 1039*)

« CFR 1068 » La partie 1068 de la section de chapitre U du CFR. (*CFR 1068*)

« durée de vie utile » La période de temps ou d'utilisation pendant laquelle une norme d'émissions s'applique à un moteur, telle qu'elle est établie à l'article 104(a) de la sous-partie B du CFR 89 ou à l'article 101(g) de la sous-partie B du CFR 1039. (*useful life*)

« émissions de fumée » Substances présentes dans les émissions de gaz d'échappement qui empêchent le passage de la lumière. (*smoke emissions*)

« émissions de gaz d'évaporation » Hydrocarbures rejetés dans l'atmosphère à partir d'un moteur, à l'exclusion des émissions de gaz d'échappement et des émissions du carter. (*evaporative emissions*)

« émissions du carter » Substances qui provoquent la pollution atmosphérique et qui sont rejetées dans l'atmosphère à partir de toute partie des systèmes de ventilation ou de lubrification du carter. (*crankcase emissions*)

« famille de moteurs » S'entend au sens de l'article 230 de la sous-partie C du CFR 1039. (*engine family*)

« numéro d'identification unique » Un numéro formé de chiffres arabes, de caractères romains, ou des deux, que le constructeur attribue à un moteur à des fins d'identification. (*unique identification number*)

(3) L'alinéa 1(2)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) des normes de rechange relatives aux moyennes, à la mise en réserve et à l'échange de points relatifs aux émissions ou aux difficultés financières;

(4) Le paragraphe 1(3) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa c), de ce qui suit :

d) « phase-out » s'entend au sens de « abandon progressif » dans la version française du présent règlement.

2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :

CONTEXTE

2.1 Le présent règlement :

a) désigne des moteurs hors route à allumage par compression pour l'application de la définition de « moteur » à l'article 149 de la Loi;

b) énonce, pour l'application des articles 153 et 154 de la Loi, des exigences visant la conformité des moteurs hors route à allumage par compression aux normes d'émissions;

c) énonce d'autres exigences, pour l'application de la section 5 de la partie 7 de la Loi.

3. Les paragraphes 5(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(2) Les moteurs visés au paragraphe (1) ne comprennent pas ceux :

a) qui sont conçus pour être utilisés exclusivement pour la compétition et qui portent une étiquette à cet effet;

b) qui sont régis par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*;

(c) that are designed to be used exclusively in underground mines and that may be used outside of underground mines that are

- (i) certified by the Canada Centre for Mineral and Energy Technology (CANMET), or
- (ii) certified by the Mine Safety and Health Administration of the United States in accordance with Title 30, chapter I, subchapter B, part 7, subpart E of the *Code of Federal Regulations* of the United States;

(d) that have a per-cylinder displacement of less than 50 cm³;

(e) that are designed exclusively to be used in military machines designed exclusively for use in combat or combat support and that either bear a label to that effect or bear the U.S. emission control information label referred to in section 225(d) of CFR 1068;

(f) that are being exported and that are accompanied by a written statement establishing that they will not be sold or used in Canada;

(g) that are designed to be used in a vessel and that have fuel, cooling and exhaust systems that are integral parts of the vessel; or

(h) that are used or designed to be used in or on machines designed and intended not to be moved and that either bear a label that indicates that those engines are stationary engines or the U.S. emission control information label referred to in section 20 of CFR 1039.

(2.1) For the purposes of paragraphs (2)(a), (e) and (h), and for greater certainty, the label, other than the U.S. emission control information label affixed under CFR 89, 1039 or 1068, shall meet the requirements set out in section 8.

(3) Subject to subsection (4), for the purposes of section 152 of the Act, the prescribed engines are those referred to in subsection (1) that are manufactured in Canada, including those that have their manufacture completed by the addition of an emission control system at the time of installation in or on a machine.

(4) Despite subsection (3), section 152 of the Act does not apply to

- (a) engines of a specific model year that are covered by an EPA certificate, that have their manufacture completed in Canada by the addition of an emission control system in accordance with the certificate and the installation instructions that accompany the engines under section 15.1, and that are sold concurrently in Canada and the United States; or
- (b) engines that are to be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing.

4. Subsection 6(1) of the Regulations is replaced by the following:

6. (1) A company that intends to apply a national emissions mark in relation to an engine shall apply to the Minister to obtain an authorization to apply the mark in the form set out in Schedule 1.

5. The heading before section 7 of the Regulations is replaced by the following:

NATIONAL EMISSIONS MARK AND LABEL REQUIREMENTS

6. (1) Subsection 7(1) of the Regulations is replaced by the following:

7. (1) The national emissions mark is the mark set out in Schedule 2.

c) qui sont conçus pour être utilisés exclusivement à l'intérieur d'une mine souterraine, qui peuvent être utilisés à l'extérieur de celle-ci et qui sont homologués par l'un ou l'autre des organismes suivants :

- (i) le Centre canadien de la technologie des minéraux et de l'énergie (CANMET),
- (ii) le Mine Safety and Health Administration des États-Unis selon la sous-partie E, partie 7, section de chapitre B, chapitre I, titre 30 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis;

d) qui ont une cylindrée unitaire de moins de 50 cm³;

e) qui sont conçus exclusivement pour être utilisés dans des machines militaires conçues exclusivement pour le combat ou l'appui tactique et qui portent soit une étiquette à cet effet, soit l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée à l'article 225(d) du CFR 1068;

f) qui sont exportés et sont accompagnés d'une déclaration écrite attestant qu'ils ne seront pas utilisés ni vendus au Canada;

g) qui sont conçus pour être utilisés dans un bâtiment et qui sont dotés de systèmes de carburant, de refroidissement et d'échappement faisant partie intégrante du bâtiment;

h) qui sont utilisés ou conçus pour être utilisés dans ou sur une machine conçue pour ne pas être déplacée et destinée à ne pas l'être, et qui portent soit une étiquette indiquant qu'il s'agit de moteurs fixes, soit l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée à l'article 20 du CFR 1039.

(2.1) Pour l'application des alinéas (2)a), e) et h), il est entendu que l'étiquette, autre que l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions apposée aux termes du CFR 89, 1039 ou 1068, doit satisfaire aux exigences prévues à l'article 8.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), pour l'application de l'article 152 de la Loi, les moteurs réglementés sont ceux visés au paragraphe (1) dont la construction a lieu au Canada, y compris ceux dont la construction est complétée par l'ajout d'un système antipollution au moment de leur installation dans ou sur une machine.

(4) Malgré le paragraphe (3), l'article 152 de la Loi ne s'applique pas :

- a) aux moteurs d'une année de modèle donnée, visés par un certificat de l'EPA, dont la construction est complétée au Canada par l'ajout d'un système antipollution autorisé par le certificat conformément aux instructions d'installation fournies avec chaque moteur en application de l'article 15.1, et qui sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période;
- b) aux moteurs qui sont destinés à être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales.

4. Le paragraphe 6(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

6. (1) L'entreprise qui prévoit apposer une marque nationale relativement à un moteur doit présenter au ministre une demande pour obtenir une autorisation en la forme prévue à l'annexe 1.

5. L'intertitre précédant l'article 7 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

EXIGENCES RELATIVES À LA MARQUE NATIONALE ET AUX ÉTIQUETTES

6. (1) Le paragraphe 7(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

7. (1) La marque nationale est celle figurant à l'annexe 2.

(2) Subsections 7(3) to (5) of the Regulations are replaced by the following:

(3) A company that is authorized to apply the national emissions mark shall display the identification number assigned by the Minister in figures that are at least 2 mm in height, immediately below or to the right of the national emissions mark.

7. Section 8 of the Regulations is replaced by the following:

8. (1) The national emissions mark and any label required by these Regulations, other than a U.S. emission control information label, shall be located

- (a) on or immediately next to the emission control information label referred to in paragraph 16(d); or
- (b) if there is no such emission control information label, in a visible or readily accessible location.

(2) The national emissions mark and any label required by these Regulations, other than a U.S. emission control information label, shall

- (a) be permanently applied;
- (b) be resistant to or protected against any weather condition; and
- (c) bear inscriptions that are legible and indelible and that are indented, embossed or in a colour that contrasts with the label's background.

UNIQUE IDENTIFICATION NUMBER

8.1 (1) A unique identification number shall be applied to every engine.

(2) The unique identification number shall be legible and may be engraved or stamped on the engine or may be on a label that meets the requirements set out in section 8.

8. (1) Paragraphs 9(1)(a) and (b) of the English version of the Regulations are replaced by the following:

- (a) in its operation, release a substance that causes air pollution and that would not have been released if the system had not been installed; or
- (b) in its operation or malfunction, make the engine or the machine in which the engine is installed unsafe, or endanger persons or property near the engine or machine.

(2) Subsection 9(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) No engine shall be equipped with a defeat device as defined in section 107(b), subpart B, of CFR 89 or section 115(g), subpart B, of CFR 1039, as the case may be.

9. Section 10 of the Regulations is replaced by the following:

10. (1) Subject to sections 11.1 to 14, an engine of a given gross power category shall conform to,

- (a) for the 2006 to 2011 model years,
 - (i) the exhaust emission standards set out in section 112, subpart B, of CFR 89 for those model years,
 - (ii) the crankcase emission standards set out in section 112(e), subpart B, of CFR 89 for those model years, and
 - (iii) the smoke emission standards set out in section 113, subpart B, of CFR 89 for those model years;
- (b) for the 2012 to 2014 model years,
 - (i) subject to subsection (4), either the exhaust emission standards set out in sections 101(a), (b), (c), (e) and (f), or

(2) Les paragraphes 7(3) à (5) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(3) L'entreprise autorisée à apposer la marque nationale doit afficher le numéro d'identification que lui a assigné le ministre, lequel doit être formé de caractères d'au moins 2 mm de hauteur, juste au-dessous ou à droite de la marque nationale.

7. L'article 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

8. (1) La marque nationale ou toute étiquette — autre qu'une étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions — exigée par le présent règlement se trouve :

- a) sur l'étiquette d'information sur la réduction des émissions visée à l'alinéa 16d), ou juste à côté;
- b) en l'absence d'une telle étiquette, à un endroit bien en vue ou d'accès facile.

(2) La marque nationale ou toute étiquette — autre qu'une étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions — exigée par le présent règlement doit, à la fois :

- a) être apposée en permanence;
- b) résister aux intempéries ou être à l'abri de celles-ci;
- c) porter des inscriptions lisibles et indélébiles qui sont renforcées, en relief ou d'une couleur contrastant avec celle du fond de l'étiquette.

NUMÉRO D'IDENTIFICATION UNIQUE

8.1 (1) Un numéro d'identification unique doit être apposé sur chaque moteur.

(2) Il doit être lisible et peut être gravé ou estampé sur le moteur ou figurer sur une étiquette qui satisfait aux exigences de l'article 8.

8. (1) Les alinéas 9(1)a) et b) de la version anglaise du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (a) in its operation, release a substance that causes air pollution and that would not have been released if the system had not been installed; or
- (b) in its operation or malfunction, make the engine or the machine in which the engine is installed unsafe, or endanger persons or property near the engine or machine.

(2) Le paragraphe 9(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Il est interdit d'équiper les moteurs d'un dispositif de mise en échec visé à l'article 107(b) de la sous-partie B du CFR 89 ou à l'article 115(g) de la sous-partie B du CFR 1039, selon le cas.

9. L'article 10 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

10. (1) Sous réserve des articles 11.1 à 14, les moteurs d'une catégorie de puissance brute donnée doivent être conformes aux normes suivantes :

- a) pour les années de modèle 2006 à 2011 :
 - (i) les normes d'émissions de gaz d'échappement prévues à l'article 112 de la sous-partie B du CFR 89 pour ces années de modèle,
 - (ii) les normes d'émissions du carter prévues à l'article 112(e) de la sous-partie B du CFR 89 pour ces années de modèle,
 - (iii) les normes d'émissions de fumée prévues à l'article 113 de la sous-partie B du CFR 89 pour ces années de modèle;

sections 102(a) and (b), subpart B, of CFR 1039 for those model years,

(ii) the crankcase emission standards set out in section 115(a), subpart B, of CFR 1039 for those model years,

(iii) the smoke emission standards set out in section 105, subpart B, of CFR 1039 for those model years, and

(iv) the evaporative emission standards for engines fuelled with volatile liquid fuels set out in section 107, subpart B, of CFR 1039 for those model years; and

(c) for the 2015 and subsequent model years,

(i) the exhaust emission standards set out in sections 101(a), (b), (c), (e) and (f), subpart B, of CFR 1039 for those model years,

(ii) the crankcase emission standards set out in section 115(a), subpart B, of CFR 1039 for those model years,

(iii) the smoke emission standards set out in section 105, subpart B, of CFR 1039 for those model years, and

(iv) the evaporative emission standards for engines fuelled with volatile liquid fuels set out in section 107, subpart B, of CFR 1039 for those model years.

(2) Subject to subsection (3), the standards referred to in subsection (1) apply for the useful life of the engine and include the test procedures, fuels and calculation methods set out in CFR 89 or CFR 1039, as the case may be, for the model year in question. For greater certainty, the certification standards described in section 120, subpart B, of CFR 89 and section 240, subpart C, of CFR 1039, as the case may be, apply to the model year in question.

(3) The in-use standards that apply for the useful life of engines of the 2012 and subsequent model years set out in the table to section 104(b), subpart B, of CFR 1039, are determined in accordance with that section.

(4) For the purposes of subparagraph (1)(b)(i), the applicable standards for interim Tier 4 engines that have a gross power category of 56 kW to less than 560 kW are the phase-out standards set out in tables 4 to 6, as applicable, of section 102, subpart B, of CFR 1039.

10. The Regulations are amended by adding the following after section 10:

10.1 (1) An engine that is imported, other than an EPA-certified engine and a replacement engine referred to in section 12, shall bear a label that sets out

(a) the statement “THIS ENGINE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN OFF-ROAD COMPRESSION-IGNITION ENGINE EMISSION REGULATIONS IN EFFECT ON THE DATE OF MANUFACTURE / CE MOTEUR EST CONFORME À TOUTES LES NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DES MOTEURS HORS ROUTE À ALLUMAGE PAR COMPRESSION CANADIEN EN VIGUEUR À LA DATE DE SA CONSTRUCTION”;

b) pour les années de modèle 2012 à 2014 :

(i) sous réserve du paragraphe (4), les normes d'émissions de gaz d'échappement prévues aux articles 101(a), (b), (c), (e) et (f) ou 102(a) et (b) de la sous-partie B du CFR 1039 pour ces années de modèle,

(ii) les normes d'émissions du carter prévues à l'article 115(a) de la sous-partie B du CFR 1039 pour ces années de modèle,

(iii) les normes d'émissions de fumée prévues à l'article 105 de la sous-partie B du CFR 1039 pour ces années de modèle,

(iv) les normes d'émissions de gaz d'évaporation provenant de moteurs alimentés au carburant liquide volatile prévues à l'article 107 de la sous-partie B du CFR 1039 pour ces années de modèle;

c) pour l'année de modèle 2015 et les années de modèle ultérieures :

(i) les normes d'émissions de gaz d'échappement prévues aux articles 101(a), (b), (c), (e) et (f) de la sous-partie B du CFR 1039 pour ces années de modèle,

(ii) les normes d'émissions du carter prévues à l'article 115(a) de la sous-partie B du CFR 1039 pour ces années de modèle,

(iii) les normes d'émissions de fumée prévues à l'article 105 de la sous-partie B du CFR 1039 pour ces années de modèle,

(iv) les normes d'émissions de gaz d'évaporation provenant de moteurs alimentés au carburant liquide volatile prévues à l'article 107 de la sous-partie B du CFR 1039 pour ces années de modèle.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), ces normes s'appliquent pendant la durée de vie utile des moteurs. Elles comprennent les méthodes d'essai, les carburants et les méthodes de calcul qui sont prévus à leur égard dans le CFR 89 ou 1039, selon le cas, pour l'année de modèle en cause. Il est entendu que les normes d'homologation qui sont prévues à leur égard à l'article 120 de la sous-partie B du CFR 89 et à l'article 240 de la sous-partie C du CFR 1039 s'appliquent, selon le cas, à l'année de modèle en cause.

(3) Pour les moteurs de l'année de modèle 2012 et des années de modèle ultérieures visés au tableau de l'article 104(b) de la sous-partie B du CFR 1039, les normes d'utilisation applicables pendant la durée de vie utile du moteur sont déterminées conformément à cet article.

(4) Pour l'application de l'alinéa (1)(b)(i), les normes d'émissions applicables aux moteurs du groupe intermédiaire 4 d'une catégorie de puissance brute supérieure ou égale à 56 kW mais inférieure à 560 kW sont celles à abandon progressif prévues aux tableaux 4 à 6 de l'article 102 de la sous-partie B du CFR 1039, selon le cas.

10. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 10, de ce qui suit :

10.1 (1) Les moteurs importés, sauf les moteurs visés par un certificat de l'EPA et les moteurs de remplacement visés à l'article 12, portent une étiquette qui comporte les renseignements suivants :

a) la mention « THIS ENGINE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN OFF-ROAD COMPRESSION-IGNITION ENGINE EMISSION REGULATIONS IN EFFECT ON THE DATE OF MANUFACTURE / CE MOTEUR EST CONFORME À TOUTES LES NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DES MOTEURS HORS ROUTE À ALLUMAGE PAR COMPRESSION CANADIEN EN VIGUEUR À LA DATE DE SA CONSTRUCTION »;

- (b) the model year of the engine;
- (c) the date of manufacture of the engine;
- (d) the gross power category of the engine;
- (e) an identification of the emission control system;
- (f) the name of the manufacturer of the engine; and
- (g) the name of the company referred to in subsection 17(1).

(2) Paragraph 10.1(1)(a) does not apply when a national emissions mark is affixed to the engine.

(3) Paragraph 10.1(1)(e) does not apply to a transition engine as referred to in subsection 13(1).

11. Subsection 11(1) of the Regulations is replaced by the following:

11. (1) In this section, “adjustable parameter” means a device, system or element of design that is capable of being physically adjusted and as a result can affect emissions or engine performance during emission testing or normal in-use operation, but does not include a device, system or element of design that is permanently sealed by the engine manufacturer or that is inaccessible with the use of ordinary tools.

12. The Regulations are amended by adding the following after section 11:

TRANSPORTATION REFRIGERATION UNIT

11.1 (1) The following definitions apply in this section.

“constant-speed engine” means an engine that operates only at its maximum full load governed speed for governed engines or its maximum horsepower speed for ungoverned engines. (*moteur à vitesse constante*)

“transportation refrigeration unit” means a refrigeration system that is powered by an engine and that is designed to control the temperature of products that are transported in rolling stock, vehicles or trailers. (*groupe frigorifique de transport*)

(2) The following engines that are used in a transportation refrigeration unit may, instead of complying with the exhaust emission standards set out in subparagraphs 10(1)(b)(i) and (c)(i), comply with those set out in sections 645(a), (b), (d)(2), (d)(3), (e) and (f), subpart G, of CFR 1039:

- (a) an engine of the 2012 model year that has a gross power of less than 37 kW;
- (b) an engine of the 2012 to 2015 model years that has a gross power of 37 kW to less than 56 kW; and
- (c) a constant-speed engine.

(3) An engine referred to in subsection (2) shall bear either

- (a) a label that sets out
 - (i) a statement, in both official languages, that the engine is to be used only in a transportation refrigeration unit,
 - (ii) the model year of the engine,
 - (iii) the date of manufacture of the engine,
 - (iv) the gross power category of the engine,
 - (v) an identification of the emission control system,
 - (vi) the name of the manufacturer, and
 - (vii) the name of the company referred to in subsection 17(1); or

- b) l’année de modèle du moteur;
- c) la date de construction du moteur;
- d) la catégorie de puissance brute du moteur;
- e) une identification du système antipollution;
- f) le nom du constructeur du moteur;
- g) le nom de l’entreprise visée au paragraphe 17(1).

(2) L’alinéa 10.1(1)a) ne s’applique pas dans le cas où la marque nationale est apposée sur le moteur.

(3) L’alinéa 10.1(1)e) ne s’applique pas aux moteurs de transition au sens du paragraphe 13(1).

11. Le paragraphe 11(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

11. (1) Au présent article, « paramètre réglable » s’entend de tout dispositif, système ou élément de conception pouvant être ajusté mécaniquement et ainsi influencer sur les émissions ou la performance du moteur durant un essai de contrôle des émissions ou dans le cadre d’un usage normal, à l’exclusion de celui qui est scellé de façon permanente par le constructeur du moteur ou qui n’est pas accessible à l’aide d’outils usuels.

12. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 11, de ce qui suit :

GROUPE FRIGORIFIQUE DE TRANSPORT

11.1 (1) Les définitions qui suivent s’appliquent au présent article.

« groupe frigorifique de transport » Tout système de réfrigération alimenté par un moteur et conçu pour contrôler la température des produits transportés dans du matériel roulant, des véhicules ou des remorques. (*transportation refrigeration unit*)

« moteur à vitesse constante » S’entend :

- a) dans le cas de moteurs avec régulateur de vitesse, de tout moteur qui fonctionne seulement à sa vitesse régulée maximale à pleine charge;
- b) dans le cas de moteurs sans régulateur de vitesse, de tout moteur qui fonctionne seulement à sa vitesse de puissance maximale. (*constant-speed engine*)

(2) Les moteurs ci-après qui sont utilisés dans un groupe frigorifique de transport peuvent, au lieu d’être conformes aux normes d’émissions de gaz d’échappement prévues aux sous-alinéas 10(1)b)(i) et c)(i), être conformes à celles visées aux articles 645(a), (b), (d)(2), (d)(3), (e) et (f) de la sous-partie G du CFR 1039 :

- a) les moteurs de puissance brute inférieure à 37 kW de l’année de modèle 2012;
- b) les moteurs de puissance brute supérieure ou égale à 37 kW, mais inférieure à 56 kW des années de modèle 2012 à 2015;
- c) les moteurs à vitesse constante.

(3) Tout moteur visé au paragraphe (2) porte :

- a) soit une étiquette qui comporte les renseignements suivants :
 - (i) une mention selon laquelle il s’agit d’un moteur qui ne peut être utilisé que dans un groupe frigorifique de transport, dans les deux langues officielles,
 - (ii) l’année de modèle du moteur,
 - (iii) la date de construction du moteur,
 - (iv) la catégorie de puissance brute du moteur,
 - (v) une identification du système antipollution,
 - (vi) le nom du constructeur,
 - (vii) le nom de l’entreprise visée au paragraphe 17(1);

(b) the U.S. emission control information label referred to in section 645(d)(1), subpart G, of CFR 1039.

13. Paragraphs 12(3)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

- (a) section 8 and that sets out
- (i) a statement, in both official languages, that the engine is a replacement engine,
 - (ii) the model year of the engine,
 - (iii) the date of manufacture of the engine,
 - (iv) the gross power category of the engine,
 - (v) an identification of the emission control system,
 - (vi) the name of the manufacturer, and
 - (vii) the name of the company referred to in subsection 17(1); or
- (b) section 1003(b)(7), subpart K, of CFR 89 or section 240(b)(6), subpart C, of CFR 1068 as the case may be.

14. Section 13 of the Regulations is replaced by the following:

13. (1) This section applies to an engine for which a company elects to apply a standard set out in subsection (2), hereinafter referred to as a transition engine,

- (a) that is imported into or manufactured in Canada for the purpose of being installed in or on a machine; or
- (b) that is installed in or on a machine, that is imported into Canada and for which at least one engine of the same engine family is sold concurrently in Canada and the United States.

(2) Instead of the standards referred to in sections 9 to 11, a company may elect to apply one of the following standards to a number of engines as determined under subsection (3) that correspond to the following model years and that fall within the following gross power categories:

- (a) in the case of engines that have a gross power of less than 19 kW, the standards for Tier 2 engines set out in CFR 89 as referred to in paragraph 10(1)(a) for the 2012 to 2014 model years;
- (b) in the case of engines that have a gross power of 19 kW to less than 37 kW, either
 - (i) the standards for Tier 2 engines set out in CFR 89 as referred to in paragraph 10(1)(a) for the 2012 to 2014 model years, or
 - (ii) the standards for interim Tier 4 engines set out in Table 2 of section 102 of CFR 1039 for the 2012 to 2018 model years;
- (c) in the case of engines that have a gross power of 37 kW to less than 56 kW, either
 - (i) the standards for Tier 2 engines set out in CFR 89 as referred to in paragraph 10(1)(a) for the 2012 to 2014 model years, or
 - (ii) the standards for interim Tier 4 engines set out in Table 3 of section 102 of CFR 1039 for the 2012 to 2018 model years;
- (d) in the case of engines that have a gross power of 56 kW to less than 75 kW, either
 - (i) the standards for Tier 3 engines set out in CFR 89 as referred to in paragraph 10(1)(a) for the 2012 to 2018 model years, or

(b) soit une étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée à l'article 645(d)(1) de la sous-partie G du CFR 1039.

13. Les alinéas 12(3)(a) et (b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) soit satisfait aux exigences prévues à l'article 8 et comporte les renseignements suivants :
- (i) une mention selon laquelle il s'agit d'un moteur de remplacement, dans les deux langues officielles,
 - (ii) l'année de modèle du moteur,
 - (iii) la date de construction du moteur,
 - (iv) la catégorie de puissance brute du moteur,
 - (v) une identification du système antipollution,
 - (vi) le nom du constructeur,
 - (vii) le nom de l'entreprise visée au paragraphe 17(1);
- b) soit satisfait aux exigences prévues à l'article 1003(b)(7) de la sous-partie K du CFR 89 ou à celles prévues à l'article 240(b)(6) de la sous-partie C du CFR 1068, selon le cas.

14. L'article 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

13. (1) Le présent article s'applique à tout moteur, ci-après désigné « moteur de transition », auquel l'entreprise choisit d'appliquer une norme prévue au paragraphe (2) et qui satisfait à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

- a) il est importé ou fabriqué au Canada afin d'être installé dans ou sur une machine;
- b) il est installé dans ou sur une machine, est importé au Canada et au moins un moteur de la même famille de moteurs est vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période.

(2) Une entreprise peut choisir d'appliquer à un nombre de moteurs, fixé conformément au paragraphe (3), d'une catégorie de puissance brute donnée pour les années de modèle applicables l'une ou l'autre des normes ci-après, au lieu de celles visées aux articles 9 à 11 :

- a) dans le cas de moteurs de puissance brute inférieure à 19 kW, les normes visant les moteurs du groupe 2 prévues par le CFR 89 et visées à l'alinéa 10(1)(a) pour les années de modèle 2012 à 2014;
- b) dans le cas de moteurs de puissance brute supérieure ou égale à 19 kW mais inférieure à 37 kW :
 - (i) soit les normes visant les moteurs du groupe 2 prévues par le CFR 89 et visées à l'alinéa 10(1)(a) pour les années de modèle 2012 à 2014,
 - (ii) soit les normes visant les moteurs du groupe intermédiaire 4 selon le tableau 2 de l'article 102 du CFR 1039 pour les années de modèle 2012 à 2018;
- c) dans le cas de moteurs de puissance brute supérieure ou égale à 37 kW mais inférieure à 56 kW :
 - (i) soit les normes visant les moteurs du groupe 2 prévues par le CFR 89 et visées à l'alinéa 10(1)(a) pour les années de modèle 2012 à 2014,
 - (ii) soit les normes visant les moteurs du groupe intermédiaire 4 prévues au tableau 3 de l'article 102 du CFR 1039 pour les années de modèle 2012 à 2018;
- d) dans le cas de moteurs de puissance brute supérieure ou égale à 56 kW mais inférieure à 75 kW :
 - (i) soit les normes visant les moteurs du groupe 3 prévues par le CFR 89 et visées à l'alinéa 10(1)(a) pour les années de modèle 2012 à 2018,

- (ii) the phase-out standards for interim Tier 4 engines set out in Table 4 of section 102 of CFR 1039 for the 2014 to 2020 model years;
- (e) in the case of engines that have a gross power of 75 kW to less than 130 kW, either
 - (i) the standards for Tier 3 engines set out in CFR 89 as referred to in paragraph 10(1)(a) for the 2012 to 2018 model years, or
 - (ii) the phase-out standards for interim Tier 4 engines set out in Table 5 of section 102 of CFR 1039 for the 2014 to 2020 model years;
- (f) in the case of engines that have a gross power of 130 kW to 560 kW, either
 - (i) the standards for Tier 3 engines set out in CFR 89 as referred to in paragraph 10(1)(a) for the 2012 to 2017 model years, or
 - (ii) the phase-out standards for interim Tier 4 engines set out in Table 6 of section 102 of CFR 1039 for the 2014 to 2020 model years; or
- (g) in the case of engines that have a gross power of more than 560 kW, either
 - (i) the standards for Tier 2 engines set out in CFR 89 as referred to in paragraph 10(1)(a) for the 2012 to 2017 model years, or
 - (ii) the standards for interim Tier 4 engines set out in Table 7 of section 102 of CFR 1039 for the 2015 to 2021 model years.

(3) A company that elects to apply one of the standards set out in subsection (2) may only do so with respect to a percentage of the engines that fall within the gross power category and model years applicable for that standard, and the sum of those percentages calculated over the period corresponding to those model years shall not exceed

- (a) 34 percentage points for the engines referred to in paragraph (2)(a) and subparagraphs (2)(b)(i) and (c)(i);
- (b) 69 percentage points for the engines referred to in subparagraphs (2)(f)(i) and (g)(i); and
- (c) 80 percentage points for the engines referred to in subparagraphs (2)(b)(ii) and (c)(ii), paragraphs (2)(d) and (e) and subparagraphs (2)(f)(ii) and (g)(ii).

(4) A transition engine shall bear either

- (a) a label that sets out the information described in section 10.1 along with a statement, in both official languages, that the engine is a transition engine; or
- (b) the U.S. emission control information label referred to in section 625(j)(1), subpart G, of CFR 1039.

15. The Regulations are amended by adding the following after section 13:

13.1 (1) A company that elects to apply one of the standards set out in subsection 13(2) shall submit to the Minister an initial report, signed by a person who is authorized to act on behalf of the company, before January 1 of the calendar year during which it intends to manufacture or import the engine.

(2) The initial report shall contain the following information:

- (a) a declaration that contains the information set out in paragraphs 19(1)(a) to (d) and subparagraph 19(1)(e)(i);
- (b) a statement indicating that the engines will be transition engines as referred to in subsection 13(1);
- (c) a statement indicating which standard the company has chosen to apply in subsection 13(2);

(ii) soit les normes à abandon progressif visant les moteurs du groupe intérimaire 4 selon le tableau 4 de l'article 102 du CFR 1039 pour les années de modèle 2014 à 2020;

e) dans le cas de moteurs de puissance brute supérieure ou égale à 75 kW mais inférieure à 130 kW :

(i) soit les normes visant les moteurs du groupe 3 prévues par le CFR 89 et visées à l'alinéa 10(1)a) pour les années de modèle 2012 à 2018,

(ii) soit les normes à abandon progressif visant les moteurs du groupe intérimaire 4 selon le tableau 5 de l'article 102 du CFR 1039 pour les années de modèle 2014 à 2020;

f) dans le cas de moteurs de puissance brute supérieure ou égale à 130 kW mais inférieure ou égale à 560 kW :

(i) soit les normes visant les moteurs du groupe 3 prévues par le CFR 89 et visées à l'alinéa 10(1)a) pour les années de modèle 2012 à 2017,

(ii) soit les normes à abandon progressif visant les moteurs du groupe intérimaire 4 selon le tableau 6 de l'article 102 du CFR 1039 pour les années de modèle 2014 à 2020;

g) dans le cas de moteurs de puissance brute supérieure à 560 kW :

(i) soit les normes visant les moteurs du groupe 2 prévues par le CFR 89 et visées à l'alinéa 10(1)a) pour les années de modèle 2012 à 2017,

(ii) soit les normes visant les moteurs du groupe intérimaire 4 selon le tableau 7 de l'article 102 du CFR 1039 pour les années de modèle 2015 à 2021.

(3) L'entreprise qui choisit de se prévaloir du paragraphe (2) peut le faire seulement à l'égard d'un pourcentage de moteurs d'une catégorie de puissance brute donnée pour chaque année de modèle visées par la norme applicable prévue au paragraphe (2) et la somme des pourcentages obtenue à la fin de la période couvrant ces années de modèle est inférieure ou égale à :

- a) 34 points de pourcentage, dans le cas des moteurs visés à l'alinéa (2)a) et aux sous-alinéas (2)b)(i) et c)(i);
- b) 69 points de pourcentage, dans le cas des moteurs visés aux sous-alinéas (2)f)(i) et g)(i);
- c) 80 points de pourcentage, dans le cas des moteurs visés aux sous-alinéas (2)b)(ii) et c)(ii), aux alinéas (2)d) et e) et aux sous-alinéas (2)f)(ii) et g)(ii).

(4) Tout moteur de transition porte :

- a) soit une étiquette qui comporte, outre les renseignements mentionnés à l'article 10.1, une mention selon laquelle il s'agit d'un moteur de transition, dans les deux langues officielles;
- b) soit une étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée à l'article 625(j)(1) de la sous-partie G du CFR 1039.

15. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 13, de ce qui suit :

13.1 (1) L'entreprise qui choisit de se prévaloir du paragraphe 13(2) fournit au ministre, avant le 1^{er} janvier de l'année civile au cours de laquelle il prévoit fabriquer ou importer le moteur, un rapport initial signé par une personne autorisée à agir pour son compte.

(2) Le rapport initial comporte les renseignements suivants :

- a) une déclaration qui comporte les renseignements visés aux alinéas 19(1)a) à d) et au sous-alinéa 19(1)e)(i);
- b) une mention selon laquelle les moteurs seront des moteurs de transition au sens du paragraphe 13(1);
- c) une mention de la norme visée au paragraphe 13(2) que l'entreprise a choisi d'appliquer;

- (d) the model years of the engines to which the standards set out in subsection 13(2) will apply;
- (e) the expected number of engines to which the standards set out in subsection 13(2) will apply;
- (f) the number of percentage points as referred to in subsection 13(3) that, at the time of preparation of the initial report, may be used; and
- (g) the percentage expected to be used during the calendar year in question in accordance with subsection 13(3).

13.2 (1) A company that elects to apply one of the standards set out in subsection 13(2) shall submit to the Minister, in addition to the initial report referred to in section 13.1, an annual report signed by a person who is authorized to act on behalf of the company, within 45 days after the end of each calendar year.

- (2) The annual report shall contain the following information:
 - (a) a declaration that contains the information set out in paragraphs 19(1)(a) to (d) and subparagraph 19(1)(e)(i);
 - (b) a statement indicating that the engines are transition engines as referred to in subsection 13(1), that they conform to the standards set out in subsection 13(2) and that they bear the label referred to in subsection 13(4);
 - (c) a statement indicating which standard the company has chosen to apply in subsection 13(2);
 - (d) the model years of the engines to which the standards set out in subsection 13(2) apply;
 - (e) the number of engines to which the standards set out in subsection 13(2) apply;
 - (f) the number of percentage points as referred to in subsection 13(3) that, at the time of preparation of the initial report, may be used;
 - (g) the percentage used during the calendar year in question in accordance with subsection 13(3); and
 - (h) the remaining number of percentage points that may be used during the period referred to in subsection 13(3).

16. Section 14 of the Regulations is replaced by the following:

14. (1) Engines of a given model year that are covered by an EPA certificate shall conform to, instead of the standards set out in sections 9 to 11, the certification and in-use standards referred to in the EPA certificate, if at least one engine of the same engine family is sold concurrently in Canada and the United States.

(2) For the purposes of subsection 153(3) of the Act, the provisions of the CFR that are applicable to an engine referred to in subsection (1), under the EPA certificate, correspond to the certification and in-use standards referred to in subsection (1).

(3) For the purposes of subsection 153(3) of the Act, the EPA is the prescribed agency.

17. The heading before section 15 of the Regulations is replaced by the following:

INSTRUCTIONS

EMISSION-RELATED MAINTENANCE

18. Subsection 15(1) of the Regulations is replaced by the following:

15. (1) Every company shall ensure that the first retail purchaser of every engine or machine is provided with written instructions respecting emission-related maintenance and that the instructions are consistent with the maintenance instructions set

- (d) les années de modèle des moteurs auxquelles s'appliqueront les normes visées au paragraphe 13(2);
- (e) le nombre prévu de moteurs auxquels s'appliqueront les normes visées au paragraphe 13(2);
- (f) le nombre de points de pourcentage visés au paragraphe 13(3) qui peut être utilisé au moment de la préparation du rapport initial;
- (g) le pourcentage que l'entreprise prévoit utiliser au cours de l'année civile en cause en application du paragraphe 13(3).

13.2 (1) L'entreprise qui choisit de se prévaloir du paragraphe 13(2) fournit au ministre, en plus du rapport initial visé à l'article 13.1, un rapport annuel signé par une personne autorisée à agir pour son compte, et ce, dans les quarante-cinq jours suivant la fin de chaque année civile.

- (2) Le rapport annuel comporte les renseignements suivants :
 - (a) une déclaration qui comporte les renseignements visés aux alinéas 19(1)(a) à (d) et au sous-alinéa 19(1)(e)(i);
 - (b) une mention selon laquelle les moteurs sont des moteurs de transition au sens du paragraphe 13(1) qui sont conformes aux normes visées au paragraphe 13(2) et qui portent l'étiquette visée au paragraphe 13(4);
 - (c) une mention de la norme, visée au paragraphe 13(2), que l'entreprise a choisi d'appliquer;
 - (d) les années de modèle des moteurs auxquelles s'appliquent les normes visées au paragraphe 13(2);
 - (e) le nombre de moteurs auxquels s'appliquent les normes visées au paragraphe 13(2);
 - (f) le nombre de points de pourcentage visés au paragraphe 13(3) qui peut être utilisé au moment de la préparation du rapport initial;
 - (g) le pourcentage utilisé au cours de l'année civile en cause en application du paragraphe 13(3);
 - (h) le nombre de points de pourcentage résiduel qui pourront être utilisés au cours de la période visée au paragraphe 13(3).

16. L'article 14 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

14. (1) Les moteurs d'une année de modèle donnée qui sont visés par un certificat de l'EPA doivent, au lieu d'être conformes aux normes visées aux articles 9 à 11, être conformes aux normes d'homologation et d'utilisation mentionnées dans le certificat, si au moins un moteur de la même famille de moteurs est vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période.

(2) Pour l'application du paragraphe 153(3) de la Loi, les dispositions du CFR qui sont applicables à un moteur visé au paragraphe (1) aux termes d'un certificat de l'EPA correspondent aux normes d'homologation et d'utilisation visées à ce paragraphe.

(3) L'EPA est l'organisme désigné pour l'application du paragraphe 153(3) de la Loi.

17. L'intertitre précédant l'article 15 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

INSTRUCTIONS

ENTRETIEN RELATIF AUX ÉMISSIONS

18. Le paragraphe 15(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

15. (1) L'entreprise veille à ce que soient fournies au premier acheteur au détail de chaque moteur ou machine des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux émissions qui sont conformes aux instructions d'entretien prévues à l'article 109(a)

out in section 109(a), subpart B, of CFR 89 or section 125, subpart B, of CFR 1039, as the case may be, for the model year in question.

19. The Regulations are amended by adding the following after section 15:

INSTALLATION OF EMISSION CONTROL SYSTEM

15.1 (1) Every company shall ensure that every engine that is installed in or on a machine in Canada is accompanied with written instructions for installing the engine and emission control system, or with the address of the place or the website where those instructions may be obtained.

(2) The instructions shall contain the following information:

- (a) detailed installation procedures for the exhaust system, emission control system and any other of their components; and
- (b) any limits on the types of use for the engine to ensure that the emissions standards are complied with.

(3) The instructions shall be provided in English, French or both official languages, as requested by the installer.

20. The heading before section 16 of the Regulations is replaced by the following:

RECORDS

EVIDENCE OF CONFORMITY

21. (1) The portion of section 16 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

16. In the case of an engine referred to in subsection 14(1), evidence of conformity for the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act in respect of a company shall consist of

(2) Paragraph 16(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) a U.S. emission control information label that is permanently affixed in the form and location set out in section 110, subpart B, of CFR 89 or section 135, subpart B, of CFR 1039 for the applicable model year of the engine.

22. Section 17 of the Regulations is replaced by the following:

17. (1) In the case of an engine other than one referred to in subsection 14(1), evidence of conformity required under paragraph 153(1)(b) of the Act shall be obtained and produced by a company in a form and manner that is satisfactory to the Minister instead of that specified in section 16 and shall include a copy of the label referred to in section 10.1 or in subsection 13(4), as the case may be.

(2) For greater certainty, the company shall submit the evidence of conformity referred to in subsection (1) to the Minister before importing an engine other than a transition engine as referred to in subsection 13(1) or before applying a national emissions mark to it.

17.1 For greater certainty, a company that imports an engine or applies a national emissions mark to it under subsection 153(2) of the Act is not required to provide the Minister with the evidence of conformity referred to in subsection 17(1) before importing it or applying a national emissions mark to it, but shall provide that evidence in accordance with subsection 153(2) of the Act before the engine leaves the possession or control of the company.

de la sous-partie B du CFR 89 ou à l'article 125 de la sous-partie B du CFR 1039, selon le cas, pour l'année de modèle en cause.

19. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 15, de ce qui suit :

INSTALLATION DU SYSTÈME ANTIPOLLUTION

15.1 (1) L'entreprise veille à ce que soient fournies avec chaque moteur qui est installé au Canada dans ou sur une machine des instructions écrites concernant l'installation du moteur et du système antipollution, ou l'adresse de l'endroit ou du site Web où ces instructions peuvent être obtenues.

(2) Les instructions comportent les renseignements suivants :

- a) le détail des procédés d'installation du système d'échappement, du système antipollution et de leurs composantes;
- b) les restrictions sur les types d'utilisation du moteur visant à assurer sa conformité aux normes d'émissions.

(3) Les instructions sont fournies en anglais, en français ou dans les deux langues officielles, suivant la demande de l'installateur.

20. L'intertitre précédant l'article 16 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

DOSSIERS

JUSTIFICATION DE LA CONFORMITÉ

21. (1) Le passage de l'article 16 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

16. Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un moteur visé au paragraphe 14(1), les éléments de justification de la conformité sont les suivants :

(2) L'alinéa 16d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) une étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions en la forme prévue à l'article 110 de la sous-partie B du CFR 89 ou à l'article 135 de la sous-partie B du CFR 1039, apposée en permanence à l'endroit prévu par l'article applicable pour l'année de modèle du moteur.

22. L'article 17 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

17. (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi, dans le cas d'un moteur autre que celui visé au paragraphe 14(1), la justification de la conformité est obtenue et produite par l'entreprise selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes plutôt que conformément à l'article 16 et comprend une copie de l'étiquette visée à l'article 10.1 ou au paragraphe 13(4), selon le cas.

(2) Il est entendu que la justification prévue au paragraphe (1) est fournie au ministre avant l'importation d'un moteur autre qu'un moteur de transition au sens du paragraphe 13(1) ou avant l'apposition d'une marque nationale sur celui-ci.

17.1 Il est entendu que l'entreprise qui importe un moteur ou appose la marque nationale sur un moteur en application du paragraphe 153(2) de la Loi n'est pas tenue de fournir au préalable la justification de la conformité visée au paragraphe 17(1) au ministre, mais elle est tenue de le faire, en application du paragraphe 153(2) de la Loi, avant de se départir du moteur.

23. The portion of section 18 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

18. On written request by the Minister for the evidence of conformity referred to in paragraphs 16(a) to (d) or section 17, the company shall provide the Minister with that evidence in respect of any engine manufactured in the eight years preceding the request, in either official language and

24. The heading before section 19 of the Regulations is replaced by the following:

IMPORTATION REQUIREMENTS AND DOCUMENTS

EVIDENCE OF CONFORMITY

25. (1) The portion of subsection 19(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

19. (1) Subject to subsections (1.1) and (2) and for the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act, any person importing an engine into Canada shall, prior to importation, submit a declaration to the Minister, signed by that person or their duly authorized representative, that contains the following information:

(2) Paragraphs 19(1)(b) to (d) of the Regulations are replaced by the following:

(b) in respect of an engine that is not installed in or on a machine, the name of the manufacturer and the make, model, unique identification number and model year of the engine;

(c) in respect of a machine, the name of the manufacturer and the make, model and type of the machine, as well as the name of the manufacturer and the make, model, unique identification number and model year of the engine that is installed in or on the machine;

(d) the expected date of importation;

(3) Subparagraph 19(1)(f)(i) is amended by striking out “or” at the end of clause (C) and by adding the following after clause (C):

(D) the label referred to in section 10.1 showing that the engine conformed to these Regulations at the time of its manufacture, or

(4) Section 19 of the regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) A person that is not a company who imports five engines or less per calendar year is exempt from the obligation of submitting to the Minister the declaration referred to in paragraph (1).

26. Section 20 of the Regulations is replaced by the following:

20. (1) The declaration referred to in paragraph 155(1)(a) of the Act shall be signed by the person referred to in that paragraph or their duly authorized representative and shall contain

(a) the information set out in paragraphs 19(1)(a) to (d) and, if applicable, subparagraph 19(1)(e)(i);

(b) a written statement that the engine will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing;

(c) the date on which the engine will be removed from Canada or destroyed; and

(d) the engine's unique identification number.

(2) The declaration shall be submitted to the Minister before the engine is imported or, in the case of a company that imports more than 50 engines, quarterly, at the option of the company.

23. Le passage de l'article 18 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

18. Si le ministre demande par écrit à l'entreprise de lui fournir, à l'égard d'un moteur construit dans les huit ans précédant la demande, les éléments de justification de la conformité visés aux alinéas 16a) à d) ou à l'article 17, l'entreprise les lui remet dans l'une ou l'autre des langues officielles au plus tard :

24. L'intertitre précédant l'article 19 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

EXIGENCES ET DOCUMENTS D'IMPORTATION

JUSTIFICATION DE LA CONFORMITÉ

25. (1) Le passage du paragraphe 19(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

19. (1) Sous réserve des paragraphes (1.1) et (2), pour l'application de l'alinéa 153(1)(b) de la Loi, la personne qui importe un moteur au Canada doit présenter au préalable, une déclaration au ministre, signée par elle ou par son représentant dûment autorisé, comportant les renseignements suivants :

(2) Les alinéas 19(1)(b) à (d) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

b) dans le cas d'un moteur non installé dans ou sur une machine, le nom du constructeur, la marque, le modèle, le numéro d'identification unique et l'année de modèle du moteur;

c) dans le cas d'une machine, le nom du constructeur, la marque, le type et le modèle de la machine, ainsi que le nom du constructeur du moteur installé dans ou sur cette machine, la marque, le modèle, le numéro d'identification unique et l'année de modèle de ce moteur;

d) la date d'importation prévue;

(3) Le sous-alinéa 19(1)(f)(i) du même règlement est modifié par adjonction, après la division (C), de ce qui suit :

(D) l'étiquette visée à l'article 10.1, indiquant qu'il était conforme aux normes d'émissions du présent règlement au moment de sa construction,

(4) L'article 19 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) La personne qui n'est pas une entreprise et qui importe cinq moteurs ou moins au cours d'une année civile est exemptée de l'obligation de présenter au ministre la déclaration visée au paragraphe (1).

26. L'article 20 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

20. (1) La justification faite par l'importateur aux termes de l'alinéa 155(1)(a) de la Loi est signée par lui ou par son représentant dûment autorisé et comporte :

a) les renseignements visés aux alinéas 19(1)(a) à d) et, le cas échéant, au sous-alinéa 19(1)(e)(i);

b) une déclaration écrite attestant que le moteur est destiné à être utilisé au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales;

c) la date où le moteur sera exporté ou détruit;

d) le numéro d'identification unique du moteur.

(2) La justification est fournie au ministre avant l'importation du moteur ou, dans le cas d'une entreprise qui importe plus de cinquante moteurs, trimestriellement, au choix de cette dernière.

(3) A copy of the statement referred to in paragraph (1)(b) shall accompany the engine.

27. The portion of section 21 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

21. A company that imports an engine in reliance on subsection 153(2) of the Act shall, before the importation, submit a declaration to the Minister, signed by its duly authorized representative, that contains the information described in paragraphs 19(1)(a) to (d) and subparagraph 19(1)(e)(i) along with

28. (1) Subparagraph 23(f)(ii) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(ii) entraverait la mise au point de nouveaux dispositifs de mesure ou de contrôle des émissions équivalents ou supérieurs à ceux qui sont conformes aux normes réglementaires,

(2) Section 23 of the Regulations is amended by adding “and” at the end of paragraph (g), by striking out “and” at the end of paragraph (h) and by repealing paragraph (i).

29. Subsection 24(1) of the Regulations is replaced by the following:

24. (1) In the case of a model of engine in respect of which the Governor in Council has, by order, granted an exemption under section 156 of the Act, the engine shall bear a label that meets the requirements set out in section 8.

30. (1) The portion of subsection 25(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) If a company submits an initial report under subsection (2), it shall submit within 45 days after the end of each calendar quarter, quarterly reports to the Minister respecting the defect and its correction that contain the following information:

(2) Paragraph 25(3)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) the total number or percentage of engines repaired by or on behalf of the company, including engines requiring inspection only.

31. The schedule to the Regulations is renumbered as Schedule 2.

32. The Regulations are amended by adding, before Schedule 2, the Schedule 1 set out in the schedule to these Regulations.

COMING INTO FORCE

33. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

(3) Une copie de la déclaration visée à l'alinéa (1)b) accompagne le moteur.

27. Le passage de l'article 21 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

21. L'entreprise qui importe un moteur et qui désire se prévaloir du paragraphe 153(2) de la Loi présente au ministre, avant l'importation, une déclaration signée par son représentant dûment autorisé et qui comporte, outre les renseignements visés aux alinéas 19(1)a) à d) et au sous-alinéa 19(1)e)(i) :

28. (1) Le sous-alinéa 23f)(ii) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) entraverait la mise au point de nouveaux dispositifs de mesure ou de contrôle des émissions équivalents ou supérieurs à ceux qui sont conformes aux normes réglementaires,

(2) L'alinéa 23i) du même règlement est abrogé.

29. Le paragraphe 24(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

24. (1) Dans le cas d'un modèle de moteur pour lequel le gouverneur en conseil a pris un décret accordant une dispense en vertu de l'article 156 de la Loi, le moteur doit porter une étiquette qui satisfait aux exigences prévues à l'article 8.

30. (1) Le passage du paragraphe 25(3) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) L'entreprise qui présente le rapport initial visé au paragraphe (2) présente au ministre, dans les quarante-cinq jours suivant la fin de chaque trimestre civil, des rapports trimestriels concernant les défauts et les correctifs qui comportent les renseignements suivants :

(2) L'alinéa 25(3)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) le nombre total ou la proportion des moteurs réparés par l'entreprise ou pour son compte, y compris ceux ayant exigé seulement une vérification.

31. L'annexe du même règlement devient l'annexe 2.

32. Le même règlement est modifié par adjonction, avant l'annexe 2, de l'annexe 1 figurant à l'annexe du présent règlement.

ENTRÉE EN VIGUEUR

33. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

SCHEDULE
(Section 31)

SCHEDULE 1
(Subsection 6(1))

MINISTERIAL AUTHORIZATION

Department of the Environment
Canadian Environmental Protection Act, 1999
Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations
Identification Number _____

Pursuant to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, I, _____ the Minister of the Environment, hereby authorize (*name and address*) to use and apply at its premises located at (*location*) the national emissions mark and this identification number on the following gross power categories of prescribed engines, provided that the engines conform to all applicable emission standards: (*list gross power categories*).

This authorization expires on (*date*).

Issued on (*date*).

for the Minister of the Environment

[7-1-o]

ANNEXE
(article 31)

ANNEXE 1
(paragraphe 6(1))

AUTORISATION DU MINISTRE

Ministère de l'Environnement
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression
Numéro d'identification : _____

Conformément à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, moi, _____, ministre de l'Environnement, j'autorise par les présentes (*nom et adresse*) à utiliser et à apposer, dans ses locaux situés au (*lieu*), la marque nationale d'émissions et le numéro d'identification susmentionné sur les moteurs des catégories de puissance brute ci-après, à condition que les moteurs soient conformes à toutes les normes d'émissions applicables : (*liste des catégories de puissance brute*).

La présente autorisation prend fin le (*date*).

Délivrée le (*date*).

Pour le ministre de l'Environnement,

[7-1-o]

Regulations Amending the Insurance Business (Banks and Bank Holding Companies) Regulations

Statutory authority

Bank Act

Sponsoring department

Department of Finance

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the regulations.)

Executive summary

Issue: The Insurance Business Regulations restrict the insurance business activities of deposit-taking financial institutions. The wording of these regulations does not address promotion on web pages.

Description: The proposed Regulations Amending the Insurance Business Regulations (the regulations) are intended to generally extend to the web pages of deposit-taking financial institutions the application of the regulatory framework that currently applies to the insurance business activities in branches.

Cost-benefit statement: The application of similar principles to both branches and web pages of deposit-taking financial institutions could be achieved at a modest cost for the institutions affected.

Business and consumer impacts: Some deposit-taking financial institutions would have to modify their practices related to the business of insurance on web pages, and may have to modify these web pages accordingly. Canadian consumers would have greater clarity and a more consistent application of the key elements of the existing regulatory framework. Consumers would continue to have access to a broad choice of insurance products.

Domestic and international coordination and cooperation: The Office of the Superintendent of Financial Institutions (OSFI) is in charge of the enforcement of the proposed regulations and was consulted on their development. OSFI would continue to be involved on any aspects of the proposed regulations that impact OSFI in future enforcement activities.

Issue

Current government policy limits the types of insurance that deposit-taking financial institutions are authorized to sell or promote, to those that are considered ancillary to the core business of these institutions. The legislative restrictions on the insurance business activities of banks and authorized foreign banks are contained in the *Bank Act* and related regulations. Similar restrictions exist on the insurance business activities of trust and loan companies under the *Trust and Loan Companies Act* and those of

Règlement modifiant le Règlement sur le commerce de l'assurance (banques et sociétés de portefeuille bancaires)

Fondement législatif

Loi sur les banques

Ministère responsable

Ministère des Finances

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des règlements.)

Résumé

Question : Les règlements sur le commerce de l'assurance limitent les activités dans ce domaine pour les institutions financières de dépôt. Ils ne traitent pas cependant de la promotion sur les pages Web.

Description : Les règlements modifiant les règlements sur le commerce de l'assurance (« les règlements ») ont pour objet d'étendre aux pages Web des institutions financières de dépôt l'application du cadre réglementaire régissant les activités d'assurance exercées dans les succursales.

Énoncé des coûts et avantages : L'application de règles similaires pour les succursales et les pages Web des institutions financières de dépôt pourrait se faire à un coût raisonnable pour les institutions touchées.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : Certaines institutions financières de dépôt auraient à modifier leurs pratiques de commerce de l'assurance sur leurs pages Web et pourraient modifier ces pages en conséquence. Les consommateurs canadiens gagneraient en clarté et profiteraient d'une application plus uniforme des éléments clés du cadre réglementaire en vigueur. Les consommateurs auraient toujours accès à un vaste choix de produits d'assurance.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Le Bureau du surintendant des institutions financières, chargé du contrôle de l'application des règlements proposés, a été consulté sur la question. Il continuerait d'intervenir sur les aspects des règlements susceptibles d'influencer ses activités de contrôle de l'application.

Question

La politique gouvernementale actuelle limite les types d'assurance que les institutions financières de dépôt sont autorisées à vendre ou à promouvoir : elles doivent se limiter aux produits qui sont considérés comme étant connexes à leur activité principale. Les restrictions législatives sur les activités du commerce de l'assurance des banques et des banques étrangères autorisées sont prévues dans la *Loi sur les banques* et les règlements connexes. Des restrictions semblables existent sur les activités de

associations formed under the *Cooperative Credit Associations Act*.

Government policy is also reflected in the current Insurance Business Regulations. These regulations delineate the relationship that deposit-taking financial institutions maintain with entities or individuals that engage in or carry on the business of insurance, and the relationships that deposit-taking financial institutions maintain with insurance agents and insurance brokers. These regulations also define the insurance-related activities that deposit-taking financial institutions may engage in, the manner in which it may provide, promote, and solicit business in connection with these types of activities, and the use and distribution of protected types of information. Permitted and prohibited activities vary according to whether they take place inside or outside a bank branch, or whether they relate to what the regulations define as “authorized insurance” (these are generally related to credit, mortgage, and travel insurance; for example, deposit-taking financial institutions can offer mortgages and can therefore offer mortgage insurance).

In recent years, a number of deposit-taking financial institutions have undertaken, through their web pages, activities relating to the sale and promotion of insurance products; under the Insurance Business Regulations, some of these activities would be prohibited in branches. Such activities include the promotion of insurance products that are not considered to be ancillary to the core business of deposit-taking financial institutions on their web pages.

Objectives

The proposed Regulations Amending the Insurance Business Regulations (the regulations) are intended to extend existing policy to the web pages of deposit-taking financial institutions. These regulations would help to ensure a greater consistency between the promotion of insurance products permitted on the web pages of deposit-taking financial institutions and the promotion that is permitted in their branches.

Description

The proposed regulations would ensure that the promotion of insurance products by deposit-taking financial institutions is related to the core business of these institutions. The regulations would prevent deposit-taking financial institutions from using their web pages to promote non-authorized insurance products, which is not permitted in their branches. These regulations would also prohibit the promotion of, or web links to, insurance other than authorized insurance from all web pages of deposit-taking financial institutions. These regulations were made necessary by evolving use of technology by banks.

In addition, technical amendments are proposed to modernize the regulations as follows:

- New provisions of Part XIII of the *Insurance Companies Act* came into force on January 1, 2010. These new provisions clarified that the Canadian regulatory framework applicable to insurance activities is based on the location of the insurance business activities. A consequential amendment is therefore proposed to remove a reference to “risks outside Canada;”
- The current Insurance Business Regulations permit certain promotion activities directed to persons who receive statements of account by mail. On the request of a consumer, deposit-taking financial institutions also issue statements of account by electronic means. Amendments are proposed to

commerce de l’assurance pour les sociétés de fiducie et de prêt en vertu de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* et sur les activités des associations formées en vertu de la *Loi sur les associations coopératives de crédit*.

La politique gouvernementale est également reflétée dans les règlements sur le commerce de l’assurance en vigueur. Ces règlements circonscrivent les rapports que les institutions financières de dépôt entretiennent avec les entités ou les personnes qui entreprennent ou exercent le commerce de l’assurance, de même que les rapports avec les agents d’assurance et les courtiers d’assurance. Ces règlements définissent aussi les activités connexes à l’assurance que les institutions financières de dépôt peuvent exercer, la façon dont elles peuvent fournir, promouvoir et vendre directement des produits en rapport avec ces activités, et l’utilisation et la distribution de divers types de renseignements protégés. Les activités permises et interdites varient selon qu’elles ont lieu à l’intérieur ou à l’extérieur d’une succursale bancaire, ou selon qu’elles sont liées ou non à ce que les règlements définissent comme étant de l’assurance autorisée (on parle généralement ici de crédit, d’hypothèque, d’assurance de voyage; par exemple comme les institutions financières de dépôt peuvent offrir des hypothèques, elles peuvent offrir de l’assurance hypothèque).

Au cours des dernières années, quelques institutions financières de dépôt ont entrepris, via leurs pages Web, des activités liées à la vente et à la promotion de produits d’assurance; en vertu des règlements sur le commerce de l’assurance, certaines activités seraient interdites dans les succursales, par exemple la promotion sur les pages Web de produits d’assurance non considérés comme étant connexes à l’activité principale des institutions financières de dépôt.

Objectifs

Les règlements modifiant les règlements sur le commerce d’assurance (« les règlements ») ont pour objet d’étendre la politique en vigueur aux pages Web des institutions financières de dépôt. Ces règlements assureraient plus de cohérence entre la promotion des produits de l’assurance permise sur les pages Web des institutions financières de dépôt et la promotion autorisée dans leurs succursales.

Description

Les règlements proposés verraient à ce que la promotion des produits de l’assurance dans les institutions financières de dépôt soit liée à l’activité principale de ces institutions. Les règlements empêcheraient des institutions d’utiliser leurs pages Web pour promouvoir des produits d’assurance non autorisés, ce qui est interdit par ailleurs dans leurs succursales. Ces règlements interdiraient aux institutions financières de dépôt de promouvoir des produits d’assurance, ou des liens électroniques y menant, autre que des produits d’assurance autorisés à partir de leurs pages Web. Ces règlements sont nécessaires à cause de l’utilisation grandissante des moyens technologiques par les banques.

En plus, des modifications techniques sont proposées pour moderniser les règlements comme suit :

- Des nouvelles dispositions de la partie XIII de la *Loi sur les sociétés d’assurances* sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2010. Ces dispositions sont venues préciser que le critère d’application du cadre réglementaire canadien régissant les activités d’assurance est l’endroit où se déroulent les activités du commerce de l’assurance. Une modification corrélative est par conséquent proposée pour supprimer toute mention aux risques situés à l’étranger;
- Les règlements sur le commerce de l’assurance permettent certaines activités de promotion auprès de personnes qui reçoivent leurs relevés de compte par la poste. À la demande

modernize the current reference to receiving statements of account by removing the reference to mail; and

- The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations has suggested corrections to the French versions of the Insurance Business Regulations to ensure consistency with the English versions and better reflect the terms used in legislation. These corrections apply to the existing regulations regarding bank business being carried out adjacent to the premises of an insurance company, agent, or broker. Technical amendments are proposed accordingly.

The amendments described above would be made to the following regulations:

- *Insurance Business (Banks and Bank Holding Companies) Regulations*;
- *Insurance Business (Authorized Foreign Banks) Regulations*;
- *Insurance Business (Cooperative Credit Associations) Regulations*; and
- *Insurance Business (Trust and Loan Companies) Regulations*.

Regulatory and non-regulatory options considered

The proposed regulations are required to extend government policy to the web pages of deposit-taking financial institutions in a similar fashion as the regulatory framework that applies to insurance activities in branches.

Benefits and costs

Deposit-taking financial institutions currently use web pages to undertake insurance business activities. To comply with the proposed regulations, some deposit-taking financial institutions would have to modify practices related to the business of insurance on web pages and modify their web pages accordingly. The costs of these modifications are expected to be modest for the institutions affected.

The proposed application of the key elements of the existing regulatory framework to both branches and web pages would provide consumers with greater clarity. Consumers would continue to have access to a broad choice of insurance products. The proposed regulations would support a level playing field for the promotion of insurance products for all insurance providers.

Rationale

Current government policy limits the types of insurance that deposit-taking financial institutions are authorized to sell or promote, to those that are considered ancillary to the core business of these institutions.

In recent years, a number of deposit-taking financial institutions have undertaken, through their web pages, activities relating to the sale and promotion of insurance products; some of these activities would not be authorized to be conducted in their physical branches.

The wording of the existing Insurance Business Regulations does not address web promotion. The proposed regulations were made necessary by the evolving use of technology by deposit-taking financial institutions. The proposed regulations would extend the application of this regulatory framework to the web pages of deposit-taking financial institutions.

d'un consommateur, une institution financière de dépôt peut émettre ses relevés de compte par voie électronique. Des modifications sont proposées pour moderniser la mention des relevés de compte, en enlevant l'envoi par la poste;

- Le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation a suggéré des corrections aux versions françaises des règlements sur le commerce de l'assurance pour plus d'uniformité avec les versions anglaises et pour mieux refléter les termes utilisés dans la loi. Ces corrections s'appliquent aux règlements en vigueur touchant les activités bancaires qui sont exercées dans des locaux adjacents aux sociétés d'assurance, aux agents ou aux courtiers. Des modifications techniques sont proposées en conséquence.

Les modifications décrites seraient apportées aux règlements suivants :

- *Règlement sur le commerce de l'assurance (banques et sociétés de portefeuille bancaires)*;
- *Règlement sur le commerce de l'assurance (banques étrangères autorisées)*;
- *Règlement sur le commerce de l'assurance (associations coopératives de crédit)*;
- *Règlement sur le commerce de l'assurance (sociétés de fiducie et de prêt)*.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Les règlements proposés sont justifiés par la décision du gouvernement d'étendre sa politique aux pages Web des institutions financières de dépôt de la même manière que le cadre réglementaire s'applique aux activités d'assurance dans les succursales.

Avantages et coûts

Les institutions financières de dépôt utilisent actuellement les pages Web pour exercer des activités d'assurance. Pour se conformer aux règlements proposés, certaines institutions financières de dépôt devraient modifier leurs pratiques de commerce d'assurance sur les pages Web et modifier celles-ci en conséquence. Les coûts de ces modifications devraient être modestes pour les institutions touchées.

L'application des principales règles du cadre en vigueur tant aux succursales qu'aux pages Web donnerait aux consommateurs une meilleure idée des produits offerts. Les consommateurs continueraient à avoir accès à un large choix de produits d'assurance. Les règlements proposés établiraient pour tous les fournisseurs de produits d'assurance des conditions égales pour la promotion de leurs produits.

Justification

La politique gouvernementale actuelle limite les types d'assurance que les institutions financières de dépôt sont autorisées à vendre ou à promouvoir à ceux qui sont considérés comme étant connexes à leur activité principale.

Au cours des dernières années, certaines institutions financières de dépôt ont entrepris, via leurs pages Web, des activités liées à la vente et la promotion de produits d'assurance; certaines de ces activités ne seraient pas autorisées dans leurs succursales.

Le libellé des règlements sur le commerce de l'assurance en vigueur ne traite pas de la promotion sur le Web. Les règlements proposés sont devenus nécessaires à cause de l'utilisation des technologies par les institutions financières de dépôt. Les règlements proposés élargiraient l'application du cadre réglementaire pour inclure les pages Web des institutions financières de dépôt.

Compliance by deposit-taking financial institutions would be achieved at a modest transition cost since they would have the opportunity to adopt for their web pages business practices that are similar to those used in branches thereby providing greater consistency between the physical and virtual financial environments.

Consultation

In October 2009, the Minister of Finance wrote to the Canadian Bankers Association, the Trust Companies Association of Canada, and the Insurance Brokers Association of Canada, informing them of his intention to develop regulations to include bank web pages in the regulatory framework prohibiting promotion of certain types of insurance services.

These letters were followed by an email from the Department of Finance soliciting comments from these and other key stakeholders regarding the development of a proposed regulatory regime applying to the promotion of insurance on the web pages of deposit-taking financial institutions.

Comments resulting from this email were received from insurance brokers, insurance companies, financial advisors, and banks. The Department also consulted OSFI as the entity in charge of the enforcement of the proposed regulations.

In their submissions, insurance brokers and some insurance companies supported a proposal to extend to the web pages of deposit-taking financial institutions the regulatory framework that applies to insurance activities in branches. Deposit-taking financial institutions expressed the view that web pages should be treated differently than physical branches and subject to fewer restrictions with regard to the business of insurance.

The comments received from these stakeholders were taken into consideration when developing a proposed regime for the promotion of insurance on bank web pages in order to strike a balance between these views. This proposed regime was announced by the Minister of Finance in May 2010 and is reflected in these proposed regulations.

Implementation, enforcement and service standards

The proposed amendments would not result in significant changes to OSFI's systems or procedures and OSFI is taking the necessary measures to ensure that it would be prepared to enforce the amendments. It is not anticipated that any additional staff would be required as the existing supervisory framework would be sufficient to monitor compliance with the proposed regulations. In the event of non-compliance, the Superintendent of Financial Institutions has the authority to issue a direction of compliance to companies to ensure that the requirements set out in the proposed regulations are being met.

Contact

Jane Pearse
Director
Financial Institutions Division
L'Esplanade Laurier, 15th Floor
140 O'Connor Street
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-992-1631
Fax: 613-943-1334
Email: finlegis@fin.gc.ca

Les institutions financières de dépôt se conformeraient moyennant un faible coût de transition étant donné qu'elles ont la possibilité d'adopter pour leurs pages Web des pratiques commerciales semblables à celles qu'elles utilisent dans leurs succursales, ce qui donnerait plus de cohérence entre les milieux physiques et virtuels.

Consultation

En octobre 2009, le ministre des Finances a écrit à l'Association des banquiers canadiens, à l'Association des compagnies de fiducie du Canada et à l'Association des courtiers d'assurances du Canada pour les informer de l'intention du gouvernement de préparer des règlements visant à inclure les pages Web des banques dans le cadre réglementaire interdisant la promotion de certains types de services d'assurance.

Ces lettres ont été suivies d'un courriel du ministère des Finances demandant aux associations et autres parties prenantes de commenter les règlements en voie de préparation sur la promotion des produits d'assurance sur les pages Web des institutions financières de dépôt.

En réponse à ce courriel, des commentaires ont été envoyés par des courtiers d'assurance, des sociétés d'assurances, des conseillers financiers et des banques. Le ministère a aussi consulté le Bureau du surintendant des institutions financières, l'entité responsable du contrôle de l'application des règlements proposés.

Dans leurs présentations, les courtiers d'assurance et certaines sociétés d'assurances ont appuyé une proposition visant à étendre aux pages Web des institutions financières de dépôt l'application du cadre réglementaire régissant les activités d'assurance dans les succursales. Les institutions ont exprimé l'opinion que les pages Web devraient être traitées différemment que les succursales et assujetties à moins de restrictions au regard du commerce de l'assurance.

Les commentaires reçus de ces parties prenantes ont été pris en considération dans la préparation du régime concernant la promotion de l'assurance sur les pages Web des banques pour tenir compte de tous les points de vue exprimés. Le régime proposé, annoncé par le ministre des Finances en mai 2010, est reflété dans les règlements proposés.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les modifications proposées ne nécessiteraient pas de changements importants aux systèmes ou aux méthodes du Bureau du surintendant des institutions financières étant donné qu'il prend les mesures nécessaires pour être prêt à contrôler l'application des modifications. On ne prévoit pas avoir besoin d'engager plus de personnel étant donné que le cadre de supervision actuel suffit à surveiller la conformité aux règlements proposés. En cas de non-conformité, le Bureau a le pouvoir d'imposer une exigence de conformité aux sociétés pour s'assurer que les conditions exprimées dans les règlements proposés sont respectées.

Personne-ressource

Jane Pearse
Directrice
Division des institutions financières
L'Esplanade Laurier, 15^e étage
140, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-992-1631
Télécopieur : 613-943-1334
Courriel : finlegis@fin.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 416^a of the *Bank Act*^b, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Insurance Business (Banks and Bank Holding Companies) Regulations*.

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 Jane Pearce, Director, Financial Institutions Division, Department of Finance, L'Esplanade Laurier, 15th Floor, East Tower, 140 O'Connor Street, Ottawa, Ontario K1A 0G5 (tel.: 613-992-1631; fax: 613-943-1334; email: finlegis@fin.gc.ca).

Ottawa, February 3, 2011

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

**REGULATIONS AMENDING THE INSURANCE
BUSINESS (BANKS AND BANK HOLDING
COMPANIES) REGULATIONS**

AMENDMENTS

1. Section 2 of the *Insurance Business (Banks and Bank Holding Companies) Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“bank web page” means a web page that a bank uses to carry on business in Canada, including any information provided by the bank that is accessible on a telecommunications device. It does not include a web page that is only accessible by employees or agents of the bank; (*page Web de banque*)

2. The Regulations are amended by adding the following after section 2:

2.1 For the purposes of these Regulations, a web page is not a bank web page by reason only that the web page provides access to a bank web page or promotes the business of a bank in Canada.

3. Section 3 of the Regulations is replaced by the following:

3. A bank may carry on any aspect of the business of insurance, other than the underwriting of insurance, outside Canada.

4. Subparagraphs 6(b)(i) and (ii) of the Regulations are replaced by the following:

- (i) all the holders of credit or charge cards issued by the bank who regularly receive statements of account or notices of those statements,
- (ii) all the bank's customers who are natural persons and who regularly receive statements of account or notices of those statements, or

5. Subparagraphs 7(1)(e)(i) and (ii) of the Regulations are replaced by the following:

- (i) all the holders of credit or charge cards issued by the bank who regularly receive statements of account or notices of those statements,

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 416^a de la *Loi sur les banques*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le commerce de l'assurance (banques et sociétés de portefeuille bancaires)*, ci-après.

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 Jane Pearce, directrice, Division des institutions financières, ministère des Finances, L'Esplanade Laurier, 15^e étage, tour Est, 140, rue O'Connor, Ottawa (Ontario) K1A 0G5 (tél. : 613-992-1631; téléc. : 613-943-1334; courriel : finlegis@fin.gc.ca).

Ottawa, le 3 février 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE
COMMERCE DE L'ASSURANCE (BANQUES ET
SOCIÉTÉS DE PORTEFEUILLE BANCAIRES)**

MODIFICATIONS

1. L'article 2 du *Règlement sur le commerce de l'assurance (banques et sociétés de portefeuille bancaires)*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« page Web de banque » Toute page Web, y compris toute information fournie par la banque et accessible par dispositif de télécommunications, que la banque utilise pour exercer ses activités commerciales au Canada. Sont exclues les pages Web auxquelles seuls les employés ou les mandataires de la banque ont accès. (*bank web page*)

2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :

2.1 Pour l'application du présent règlement, une page Web n'est pas une page Web de banque du seul fait qu'elle fournit l'accès à une telle page Web ou qu'elle fait la promotion des activités commerciales de la banque au Canada.

3. L'article 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

3. À l'exception de la souscription d'assurance, la banque peut faire le commerce de l'assurance à l'étranger.

4. Les sous-alinéas 6b)(i) et (ii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (i) soit à tous les titulaires de cartes de crédit ou de paiement délivrées par la banque qui reçoivent régulièrement un relevé de compte ou l'avis d'un tel relevé,
- (ii) soit à tous les clients de la banque qui sont des personnes physiques et qui reçoivent régulièrement un relevé de compte ou l'avis d'un tel relevé,

5. Les sous-alinéas 7(1)(e)(i) et (ii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (i) soit à tous les titulaires de cartes de crédit ou de paiement délivrées par la banque qui reçoivent régulièrement un relevé de compte ou l'avis d'un tel relevé,

^a S.C. 1997, c. 15, s. 45

^b S.C. 1991, c. 46

¹ SOR/92-330; SOR/2002-269

^a L.C. 1997, ch. 15, art. 45

^b L.C. 1991, ch. 46

¹ DORS/92-330; DORS/2002-269

(ii) all the bank's customers who are natural persons and who regularly receive statements of account or notices of those statements, or

6. The Regulations are amended by adding the following after section 7:

WEB PROMOTION

7.1 (1) The promotion referred to in paragraph 6(b) may take place on a bank web page if it relates to an insurance company, agent or broker that deals only in authorized types of insurance and the promotion referred to in paragraph 7(1)(c) or (e) may take place on a bank web page if it relates to an authorized type of insurance.

(2) However, a bank shall not, on a bank web page, provide access to a web page — directly or through another web page — through which there is promotion of

- (a) an insurance company, agent or broker that does not deal only in authorized types of insurance; or
- (b) an insurance policy of an insurance company, agent or broker, or a service in respect of such a policy, that is not of only an authorized type of insurance.

7. Section 10 of the Regulations is replaced by the following:

10. A bank shall not carry on business in Canada on premises that are adjacent to the premises of an insurance company, agent or broker unless the bank clearly indicates to its customers that its business and the premises on which its business is carried on are separate and distinct from those of the insurance company, agent or broker.

COMING INTO FORCE

8. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

[7-1-o]

(ii) soit à tous les clients de la banque qui sont des personnes physiques et qui reçoivent régulièrement un relevé de compte ou l'avis d'un tel relevé,

6. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 7, de ce qui suit :

PROMOTION SUR LE WEB

7.1 (1) La promotion visée à l'alinéa 6b) peut être effectuée sur une page Web de banque si elle se rapporte à une société d'assurances ou à un agent ou courtier d'assurances qui ne fait le commerce que d'assurances autorisées; il en va de même de celle visée aux alinéas 7(1)c) ou e) qui se rapporte à une assurance autorisée.

(2) Toutefois, la banque ne peut donner accès sur une page Web de banque — directement ou par l'intermédiaire d'une autre page Web — à une page Web sur laquelle est faite la promotion :

- a) d'une société d'assurances ou d'un agent ou d'un courtier d'assurances qui ne fait pas que le commerce d'assurances autorisées;
- b) d'une police d'assurance ou d'un service y afférent offerts par une société d'assurances ou un agent ou un courtier d'assurances qui n'accordent pas exclusivement une assurance autorisée.

7. L'article 10 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

10. Il est interdit à la banque d'exercer ses activités commerciales au Canada dans des locaux adjacents à ceux d'une société d'assurances ou d'un agent ou d'un courtier d'assurances, sauf si elle indique de façon claire à ses clients que ses activités et les locaux où elle les exerce sont distincts de ceux de la société, de l'agent ou du courtier.

ENTRÉE EN VIGUEUR

8. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

[7-1-o]

Regulations Amending the Insurance Business (Authorized Foreign Banks) Regulations

Statutory authority

Bank Act

Sponsoring department

Department of Finance

Règlement modifiant le Règlement sur le commerce de l'assurance (banques étrangères autorisées)

Fondement législatif

Loi sur les banques

Ministère responsable

Ministère des Finances

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 291.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 291.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 549^a of the *Bank Act*^b, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Insurance Business (Authorized Foreign Banks) Regulations*.

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 Jane Pearse, Director, Financial Institutions Division, Department of Finance, L'Esplanade Laurier, 15th Floor, East Tower, 140 O'Connor Street, Ottawa, Ontario K1A 0G5 (tel.: 613-992-1631; fax: 613-943-1334; email: finlegis@fin.gc.ca).

Ottawa, February 3, 2011

JURICA ČAPKUN

Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE INSURANCE BUSINESS (AUTHORIZED FOREIGN BANKS) REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Section 1 of the *Insurance Business (Authorized Foreign Banks) Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“bank web page” means a web page that an authorized foreign bank uses to carry on business in Canada, including any information provided by the authorized foreign bank that is accessible on a telecommunications device. It does not include a web page that is only accessible by employees or agents of the authorized foreign bank. (*page Web de banque*)

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 549^a de la *Loi sur les banques*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le commerce de l'assurance (banques étrangères autorisées)*, ci-après.

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 Jane Pearse, directrice, Division des institutions financières, ministère des Finances, L'Esplanade Laurier, 15^e étage, tour Est, 140, rue O'Connor, Ottawa (Ontario) K1A 0G5 (tél. : 613-992-1631; téléc. : 613-943-1334; courriel : finlegis@fin.gc.ca).

Ottawa, le 3 février 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé

JURICA ČAPKUN

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE COMMERCE DE L'ASSURANCE (BANQUES ÉTRANGÈRES AUTORISÉES)

MODIFICATIONS

1. L'article 1 du *Règlement sur le commerce de l'assurance (banques étrangères autorisées)*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« page Web de banque » Toute page Web, y compris toute information fournie par la banque étrangère autorisée et accessible par dispositif de télécommunications, que la banque étrangère autorisée utilise pour exercer ses activités commerciales au Canada. Sont exclues les pages Web auxquelles seuls les employés ou les mandataires de la banque étrangère autorisée ont accès. (*bank web page*)

^a S.C. 1999, c. 28, s. 35(1)

^b S.C. 1991, c. 46

¹ SOR/99-270

^a L.C. 1999, ch. 28, par. 35(1)

^b L.C. 1991, ch. 46

¹ DORS/99-270

2. The Regulations are amended by adding the following after section 1:

1.1 For the purposes of these Regulations, a web page is not a bank web page by reason only that the web page provides access to a bank web page or promotes the business of an authorized foreign bank in Canada.

3. Subparagraphs 4(b)(i) and (ii) of the Regulations are replaced by the following:

- (i) all the holders of credit or charge cards issued by the authorized foreign bank who regularly receive statements of account or notices of those statements,
- (ii) all the authorized foreign bank's customers who are natural persons and who regularly receive statements of account or notices of those statements, or

4. Subparagraphs 5(1)(e)(i) and (ii) of the Regulations are replaced by the following:

- (i) all the holders of credit or charge cards issued by the authorized foreign bank who regularly receive statements of account or notices of those statements,
- (ii) all the authorized foreign bank's customers who are natural persons and who regularly receive statements of account or notices of those statements, or

5. The Regulations are amended by adding the following after section 5:

WEB PROMOTION

5.1 (1) The promotion referred to in paragraph 4(b) may take place on a bank web page if it relates to an insurance company, agent or broker that deals only in authorized types of insurance and the promotion referred to in paragraph 5(1)(c) or (e) may take place on a bank web page if it relates to an authorized type of insurance.

(2) However, an authorized foreign bank shall not, on a bank web page, provide access to a web page — directly or through another web page — through which there is promotion of

- (a) an insurance company, agent or broker that does not deal only in authorized types of insurance; or
- (b) an insurance policy of an insurance company, agent or broker, or a service in respect of such a policy, that is not of only an authorized type of insurance.

6. Section 8 of the Regulations is replaced by the following:

8. An authorized foreign bank shall not carry on business in Canada on premises that are adjacent to the premises of an insurance company, agent or broker unless the authorized foreign bank clearly indicates to its customers that its business and the premises on which its business is carried on are separate and distinct from those of the insurance company, agent or broker.

COMING INTO FORCE

7. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

[7-1-o]

2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :

1.1 Pour l'application du présent règlement, une page Web n'est pas une page Web de banque du seul fait qu'elle fournit l'accès à une telle page Web ou qu'elle fait la promotion des activités commerciales de la banque étrangère autorisée au Canada.

3. Les sous-alinéas 4b)(i) et (ii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (i) soit aux titulaires de cartes de crédit ou de paiement délivrées par la banque qui reçoivent régulièrement un relevé de compte ou l'avis d'un tel relevé,
- (ii) soit aux clients de la banque qui sont des personnes physiques et qui reçoivent régulièrement un relevé de compte ou l'avis d'un tel relevé,

4. Les sous-alinéas 5(1)e)(i) et (ii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (i) soit aux titulaires de cartes de crédit ou de paiement délivrées par la banque qui reçoivent régulièrement un relevé de compte ou l'avis d'un tel relevé,
- (ii) soit aux clients de la banque qui sont des personnes physiques et qui reçoivent régulièrement un relevé de compte ou l'avis d'un tel relevé,

5. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 5, de ce qui suit :

PROMOTION SUR LE WEB

5.1 (1) La promotion visée à l'alinéa 4b) peut être effectuée sur une page Web de banque si elle se rapporte à une société d'assurances ou à un agent ou courtier d'assurances qui ne fait le commerce que d'assurances autorisées; il en va de même de celle visée aux alinéas 5(1)e) ou e) qui se rapporte à une assurance autorisée.

(2) Toutefois, la banque étrangère autorisée ne peut donner accès sur une page Web de banque — directement ou par l'intermédiaire d'une autre page Web — à une page Web sur laquelle est faite la promotion :

- a) d'une société d'assurances ou d'un agent ou d'un courtier d'assurances qui ne fait pas que le commerce d'assurances autorisées;
- b) d'une police d'assurance ou d'un service y afférent offerts par une société d'assurances ou un agent ou un courtier d'assurances qui n'accordent pas exclusivement une assurance autorisée.

6. L'article 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

8. Il est interdit à la banque étrangère autorisée d'exercer ses activités commerciales au Canada dans des locaux adjacents à ceux d'une société d'assurances ou d'un agent ou d'un courtier d'assurances, sauf si elle indique de façon claire à ses clients que ses activités et les locaux où elle les exerce sont distincts de ceux de la société, de l'agent ou du courtier.

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

[7-1-o]

Regulations Amending the Insurance Business (Cooperative Credit Associations) Regulations

Statutory authority

Cooperative Credit Associations Act

Sponsoring department

Department of Finance

Règlement modifiant le Règlement sur le commerce de l'assurance (associations coopératives de crédit)

Fondement législatif

Loi sur les associations coopératives de crédit

Ministère responsable

Ministère des Finances

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 291.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 291.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 381 of the *Cooperative Credit Associations Act*^a, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Insurance Business (Cooperative Credit Associations) Regulations*.

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 Jane Pearce, Director, Financial Institutions Division, Department of Finance, L'Esplanade Laurier, 15th Floor, East Tower, 140 O'Connor Street, Ottawa, Ontario K1A 0G5 (tel.: 613-992-1631; fax: 613-943-1334; email: finlegis@fin.gc.ca).

Ottawa, February 3, 2011

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE INSURANCE BUSINESS (COOPERATIVE CREDIT ASSOCIATIONS) REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) Subsection 1(1) of the *Insurance Business (Cooperative Credit Associations) Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“association web page” means a web page that an association uses to carry on business in Canada, including any information provided by the association that is accessible on a telecommunications

“association web page”
« page Web d'association »

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 381 de la *Loi sur les associations coopératives de crédit*^a, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le commerce de l'assurance (associations coopératives de crédit)*, ci-après.

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 Jane Pearce, directrice, Division des institutions financières, ministère des Finances, L'Esplanade Laurier, 15^e étage, tour Est, 140, rue O'Connor, Ottawa (Ontario) K1A 0G5 (tél. : 613-992-1631; téléc. : 613-943-1334; courriel : finlegis@fin.gc.ca).

Ottawa, le 3 février 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE COMMERCE DE L'ASSURANCE (ASSOCIATIONS COOPÉRATIVES DE CRÉDIT)

MODIFICATIONS

1. (1) Le paragraphe 1(1) du *Règlement sur le commerce de l'assurance (associations coopératives de crédit)*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« page Web d'association » Toute page Web, y compris toute information fournie par l'association et accessible par dispositif de télécommunications, que l'association utilise pour exercer ses activités

« page Web d'association »
“association web page”

^a S.C. 1991, c. 48
¹ SOR/2003-300

^a L.C. 1991, ch. 48
¹ DORS/2003-300

device. It does not include a web page that is only accessible by employees or agents of the association.

(2) Section 1 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) For the purposes of these Regulations, a web page is not an association web page by reason only that the web page provides access to an association web page or promotes the business of an association in Canada.

2. Section 2 of the Regulations is replaced by the following:

2. A retail association may carry on any aspect of the business of insurance, other than the underwriting of insurance, outside Canada.

3. Subparagraph 5(b)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) all customers of the association and all members of local cooperative credit societies that are members of the association, who are natural persons and who regularly receive statements of account or notices of those statements, or

4. The Regulations are amended by adding the following after section 6:

WEB PROMOTION

6.1 (1) The promotion referred to in paragraph 5(b) may take place on an association web page if it relates to an insurance company, agent or broker that deals only in authorized types of insurance and the promotion referred to in paragraph 6(1)(d) or (f) may take place on an association web page if it relates to an authorized type of insurance.

(2) However, an association shall not, on an association web page, provide access to a web page — directly or through another web page — through which there is promotion of

(a) an insurance company, agent or broker that does not deal only in authorized types of insurance; or

(b) an insurance policy of an insurance company, agent or broker, or a service in respect of such a policy, that is not of only an authorized type of insurance.

5. Section 9 of the Regulations is replaced by the following:

9. A retail association shall not carry on business in Canada on premises that are adjacent to the premises of an insurance company, agent or broker unless the retail association clearly indicates to its customers that its business and the premises on which its business is carried on are separate and distinct from those of the insurance company, agent or broker.

COMING INTO FORCE

6. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

commerciales au Canada. Sont exclues les pages Web auxquelles seuls les employés ou les mandataires de l'association ont accès.

(2) L'article 1 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Pour l'application du présent règlement, une page Web n'est pas une page Web d'association du seul fait qu'elle fournit l'accès à une telle page Web ou qu'elle fait la promotion des activités commerciales de l'association au Canada.

2. L'article 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

2. À l'exception de la souscription d'assurance, l'association de détail peut faire le commerce de l'assurance à l'étranger.

3. Le sous-alinéa 5b)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) soit à tous les clients de l'association et à tous les membres de la coopérative de crédit locale membre de l'association, qui sont des personnes physiques et qui reçoivent régulièrement un relevé de compte ou l'avis d'un tel relevé,

4. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 6, de ce qui suit :

PROMOTION SUR LE WEB

6.1 (1) La promotion visée à l'alinéa 5b) peut être effectuée sur une page Web d'association si elle se rapporte à une société d'assurances ou à un agent ou courtier d'assurances qui ne fait le commerce que d'assurances autorisées; il en va de même de celle visée aux alinéas 6(1)d) ou f) qui se rapporte à une assurance autorisée.

(2) Toutefois, l'association ne peut donner accès sur une page Web d'association — directement ou par l'intermédiaire d'une autre page Web — à une page Web sur laquelle est faite la promotion :

a) d'une société d'assurances ou d'un agent ou d'un courtier d'assurances qui ne fait pas que le commerce d'assurances autorisées;

b) d'une police d'assurance ou d'un service y afférent offerts par une société d'assurances ou un agent ou un courtier d'assurances qui n'accorde pas exclusivement une assurance autorisée.

5. L'article 9 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

9. Il est interdit à l'association de détail d'exercer ses activités commerciales au Canada dans des locaux adjacents à ceux d'une société d'assurances ou d'un agent ou d'un courtier d'assurances, sauf si elle indique de façon claire à ses clients que ses activités et les locaux où elle les exerce sont distincts de ceux de la société, de l'agent ou du courtier.

ENTRÉE EN VIGUEUR

6. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

Regulations Amending the Insurance Business (Trust and Loan Companies) Regulations

Statutory authority

Trust and Loan Companies Act

Sponsoring department

Department of Finance

Règlement modifiant le Règlement sur le commerce de l'assurance (sociétés de fiducie et de prêt)

Fondement législatif

Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt

Ministère responsable

Ministère des Finances

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 291.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 291.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 416 of the *Trust And Loan Companies Act*^a, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Insurance Business (Trust And Loan Companies) Regulations*.

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 Jane Pearce, Director, Financial Institutions Division, Department of Finance, L'Esplanade Laurier, 15th Floor, East Tower, 140 O'Connor Street, Ottawa, Ontario K1A 0G5 (tel.: 613-992-1631; fax: 613-943-1334; email: finlegis@fin.gc.ca).

Ottawa, February 3, 2011

JURICA ČAPKUN

Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 416 de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*^a, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le commerce de l'assurance (sociétés de fiducie et de prêt)*, ci-après.

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 Jane Pearce, directrice, Division des institutions financières, ministère des Finances, L'Esplanade Laurier, 15^e étage, tour Est, 140, rue O'Connor, Ottawa (Ontario) K1A 0G5 (tél. : 613-992-1631; téléc. : 613-943-1334; courriel : finlegis@fin.gc.ca).

Ottawa, le 3 février 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé

JURICA ČAPKUN

REGULATIONS AMENDING THE INSURANCE BUSINESS (TRUST AND LOAN COMPANIES) REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Section 2 of the *Insurance Business (Trust And Loan Companies) Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“company web page” means a web page that a company uses to carry on business in Canada, including any information provided by the company that is accessible on a telecommunications device. It does not include a web page that is only accessible by employees or agents of the company; (*page Web de société*)

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE COMMERCE DE L'ASSURANCE (SOCIÉTÉS DE FIDUCIE ET DE PRÊT)

MODIFICATIONS

1. L'article 2 du *Règlement sur le commerce de l'assurance (sociétés de fiducie et de prêt)*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« page Web de société » Toute page Web, y compris toute information fournie par la société et accessible par dispositif de télécommunications, que la société utilise pour exercer ses activités commerciales au Canada. Sont exclues les pages Web auxquelles seuls les employés ou les mandataires de la société ont accès. (*company web page*)

^a S.C. 1991, c. 45

¹ SOR/92-331; SOR/2002-270

^a L.C. 1991, ch. 45

¹ DORS/92-331; DORS/2002-270

2. The Regulations are amended by adding the following after section 2:

2.1 For the purposes of these Regulations, a web page is not a company web page by reason only that the web page provides access to a company web page or promotes the business of a company in Canada.

3. Section 3 of the Regulations is replaced by the following:

3. A company may carry on any aspect of the business of insurance, other than the underwriting of insurance, outside Canada.

4. Subparagraphs 6(b)(i) and (ii) of the Regulations are replaced by the following:

- (i) all the holders of credit or charge cards issued by the company who regularly receive statements of account or notices of those statements,
- (ii) all the company's customers who are natural persons and who regularly receive statements of account or notices of those statements, or

5. Subparagraphs 7(1)(e)(i) and (ii) of the Regulations are replaced by the following:

- (i) all the holders of credit or charge cards issued by the company who regularly receive statements of account or notices of those statements,
- (ii) all the company's customers who are natural persons and who regularly receive statements of account or notices of those statements, or

6. The Regulations are amended by adding the following after section 7:

WEB PROMOTION

7.1 (1) The promotion referred to in paragraph 6(b) may take place on a company web page if it relates to an insurance company, agent or broker that deals only in authorized types of insurance and the promotion referred to in paragraph 7(1)(c) or (e) may take place on a company web page if it relates to an authorized type of insurance.

(2) However, a company shall not, on a company web page, provide access to a web page — directly or through another web page — through which there is promotion of

- (a) an insurance company, agent or broker that does not deal only in authorized types of insurance; or
- (b) an insurance policy of an insurance company, agent or broker, or a service in respect of such a policy, that is not of only an authorized type of insurance.

7. Section 10 of the Regulations is replaced by the following:

10. A company shall not carry on business in Canada on premises that are adjacent to the premises of an insurance company, agent or broker unless the company clearly indicates to its customers that its business and the premises on which its business is carried on are separate and distinct from those of the insurance company, agent or broker.

COMING INTO FORCE

8. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :

2.1 Pour l'application du présent règlement, une page Web n'est pas une page Web de société du seul fait qu'elle fournit l'accès à une telle page Web ou qu'elle fait la promotion des activités de la société au Canada.

3. L'article 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

3. À l'exception de la souscription d'assurance, la société peut faire le commerce de l'assurance à l'étranger.

4. Les sous-alinéas 6b)(i) et (ii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (i) soit à tous les titulaires de cartes de crédit ou de paiement délivrées par la société qui reçoivent régulièrement un relevé de compte ou l'avis d'un tel relevé,
- (ii) soit à tous les clients de la société qui sont des personnes physiques et qui reçoivent régulièrement un relevé de compte ou l'avis d'un tel relevé,

5. Les sous-alinéas 7(1)e)(i) et (ii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (i) soit à tous les titulaires de cartes de crédit ou de paiement délivrées par la société qui reçoivent régulièrement un relevé de compte ou l'avis d'un tel relevé,
- (ii) soit à tous les clients de la société qui sont des personnes physiques et qui reçoivent régulièrement un relevé de compte ou l'avis d'un tel relevé,

6. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 7, de ce qui suit :

PROMOTION SUR LE WEB

7.1 (1) La promotion visée à l'alinéa 6b) peut être effectuée sur une page Web de société si elle se rapporte à une société d'assurances ou à un agent ou courtier d'assurances qui ne fait le commerce que d'assurances autorisées; il en va de même de celle visée aux alinéas 7(1)c) ou e) qui se rapporte à une assurance autorisée.

(2) Toutefois, la société ne peut donner accès sur une page Web de société — directement ou par l'intermédiaire d'une autre page Web — à une page Web sur laquelle est faite la promotion :

- a) d'une société d'assurances ou d'un agent ou d'un courtier d'assurances qui ne fait pas que le commerce d'assurances autorisées;
- b) d'une police d'assurance ou d'un service y afférent offerts par une société d'assurances ou un agent ou un courtier d'assurances qui n'accordent pas exclusivement une assurance autorisée.

7. L'article 10 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

10. Il est interdit à la société d'exercer ses activités commerciales au Canada dans des locaux adjacents à ceux d'une société d'assurances ou d'un agent ou d'un courtier d'assurances, sauf si elle indique de façon claire à ses clients que ses activités et les locaux où elle les exerce sont distincts de ceux de la société, de l'agent ou du courtier.

ENTRÉE EN VIGUEUR

8. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

Canadian Aviation Security Regulations

Statutory authority

Aeronautics Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue

Canada's aviation security regulatory instruments establish an essential framework for the federally regulated aviation industry and persons carrying out activities related to aviation in order to prepare for, prevent and respond to security threats and risks. While Transport Canada's current aviation 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.

Expert third-party reports [e.g. Air India Commission of Inquiry Final Report (2010) and *Flight Plan: Final Report of the Advisory Panel on the Review of the Canadian Air Transport Security Authority Act* (2006)] and industry feedback have indicated a need to modernize and streamline aviation security regulations. These reports and the recommendations in the 2005 Security Audit and 2007 Follow-Up Security Audit from the International Civil Aviation Organization (ICAO) Security Audit Programme also call on Canada to harmonize its regulations with ICAO's Annex 17, which calls on member states to set requirements for industry to establish, implement and maintain a written security program that is consistent with the member state's National Civil Aviation Security Program. The proposed Regulations will enhance harmonization of Canada's regulatory framework with international obligations and respond to recommendations from independent audits.

In addition, amendments to the *Aeronautics Act* pursuant to the *Public Safety Act, 2002* require the disclosure into regulations of those Aviation Security Measures that fail to pass a confidentiality test.

The existing security regulations, the *Canadian Aviation Security Regulations* (CASRs), need to be updated and reorganized to accommodate the ICAO standard for aviation security programs, to disclose Security Measures that no longer compromise aviation security, and to provide an enhanced regulatory framework to support future enhancements to Canada's aviation security program.

Règlement canadien sur la sûreté aérienne

Fondement législatif

Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question

Les instruments de réglementation de la sûreté aérienne au Canada forment un cadre essentiel qui permet à l'industrie aéronautique sous réglementation fédérale et aux personnes exécutant des activités dans le domaine de l'aviation de se préparer, de parer et de répondre aux menaces et aux risques relatifs à la sûreté. Le cadre de réglementation actuel de Transports Canada en matière de sûreté aérienne est solide, mais il faut y apporter certaines modifications afin de garantir aux Canadiens un réseau de transport sûr en tout temps en dépit de l'évolution rapide des menaces.

À la lumière de rapports de tiers experts [par exemple Rapport de la Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India (2010) et *Plan de vol : Rapport final du Comité consultatif sur l'examen de la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* (2006)] et de la rétroaction de l'industrie, il est apparu nécessaire de moderniser et de rationaliser la réglementation en matière de sûreté aérienne. Dans ces rapports de même que dans les recommandations de la vérification de la sûreté effectuée en 2005 et le suivi en 2007 dans le cadre du programme d'audit de la sûreté de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), on demande au Canada d'harmoniser ses règlements avec l'annexe 17 de l'OACI, laquelle demande aux États membres d'exiger de l'industrie qu'elle élabore par écrit, mette en œuvre et gère des programmes de sûreté compatibles avec le Programme national de sûreté de l'Aviation civile de l'État membre. Le règlement proposé aura pour effet de mieux harmoniser le cadre réglementaire du Canada aux obligations internationales et de donner suite aux recommandations découlant d'audits indépendants.

De plus, les modifications apportées à la *Loi sur l'aéronautique* en vertu de la *Loi de 2002 sur la sécurité publique* exigent que les mesures de sûreté aérienne qui ne satisfont pas au critère de confidentialité soient converties en dispositions réglementaires.

Il faut actualiser et restructurer le présent *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* (RCSA) afin de s'adapter à la norme de l'OACI régissant les programmes de sûreté aérienne, de communiquer les mesures de sûreté qui ne compromettent plus la sûreté aérienne et de présenter un cadre de réglementation renforcé capable de soutenir toute amélioration future au programme de sûreté de l'aviation du Canada.

Objectives

The objective of the proposed Regulations is to streamline and renew the aviation security regulatory framework, fulfill requirements of the *Public Safety Act, 2002*, and, in accordance with the Cabinet Directive on Streamlining Regulations, shift the regulations to a more performance-based approach where practicable.

The existing regulatory framework needs to be revitalized and improved in order to

- Ensure continued compliance with international obligations and standards;
- Promote international competitiveness and ensure support for international aviation security efforts;
- Increase effective and efficient management of security responsibilities and accountabilities for the aviation industry;
- Better apply industry and government security resources against identifiable risks;
- Improve the focus of security activities on performance and results; and
- Establish an enhanced foundation for industry accountability for a comprehensive, systematic and programs-based approach to managing and discharging their security responsibilities.

The objective of the security program portion of this regulatory initiative is to engage industry, such as airports (termed aerodromes in legislation), air carriers, the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA), and other aviation security providers to be more involved and proactive in managing, coordinating, integrating and continuously improving security throughout their operations, which will enhance transportation security.

Furthermore, the following objectives would be achieved with the addition of security programs:

Better informed policy makers, airport operators and other stakeholders: This proposal would help industry move beyond passive compliance with regulations towards a more proactive and collaborative approach to security. The proposed Regulations seek to achieve better-informed stakeholders by having security practices documented and by having airports more involved in proactively managing, coordinating and integrating security in the overall operations. This in turn is expected to lead to more effective, cost-efficient, and risk-based decision-making, a heightened awareness and focus on security, an improved understanding of roles and responsibilities, and an increased level of information sharing among all stakeholders.

Increased capacity and capability to address security threats and incidents: The Department, airport operators and other key players will be better informed about the risks and vulnerabilities of a specific airport through a comprehensive, systemic and program-based approach to managing security, better enabling the aviation security system as a whole to detect, prevent, respond to and recover from security threats and incidents in a timely manner.

Description

The proposed *Canadian Aviation Security Regulations* (the Regulations) would repeal the existing CASRs and restructure and amend them as follows.

Objectifs

L'objectif de la proposition de règlement est de simplifier et de renouveler le cadre réglementaire de la sûreté aérienne, de satisfaire aux exigences de la *Loi de 2002 sur la sécurité publique* et de donner si possible aux règlements une perspective davantage axée sur le rendement, en conformité avec la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation.

Il faut donc revitaliser et améliorer le cadre réglementaire actuel pour :

- pouvoir se conformer en tout temps aux obligations et normes internationales;
- promouvoir la compétitivité internationale et contribuer aux efforts faits dans le monde pour garantir la sûreté aérienne;
- gérer plus efficacement les responsabilités et les obligations redditionnelles en matière de sûreté qui reviennent à l'industrie aéronautique;
- mieux utiliser les ressources de l'industrie et du gouvernement qui sont consacrées à la sûreté en fonction des risques déterminés;
- axer davantage les activités en matière de sûreté sur le rendement et les résultats;
- établir une solide base de responsabilisation de l'industrie quant à l'approche globale et systématique fondée sur des programmes pour la gestion et l'exercice des responsabilités relatives à la sûreté.

L'objectif de la partie traitant des programmes de sûreté du projet de règlement est d'amener l'industrie, soit les aéroports (« aéroports » dans la législation), les transporteurs aériens, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et les autres fournisseurs de services de sûreté aérienne, à intervenir davantage et de manière proactive dans la gestion, la coordination, l'intégration et l'amélioration continue de la sûreté dans leurs opérations, en vue d'améliorer la sûreté des transports.

En plus, les objectifs suivants seraient atteints avec l'ajout des programmes de sûreté :

Les décideurs, exploitants d'aéroport et autres intervenants seraient mieux informés : Cette proposition aiderait l'industrie à dépasser la conformité passive en faveur d'une approche proactive et coopérative vis-à-vis de la sûreté. Le règlement proposé cherche à rendre les intervenants mieux informés en leur imposant de documenter leurs pratiques de sûreté et en engageant à fond les aéroports dans la gestion, la coordination et l'intégration proactives de la sûreté dans l'ensemble des opérations. Cette approche devrait permettre de prendre des décisions davantage fondées sur le risque, plus efficaces et plus économiques; de sensibiliser davantage; de mettre l'accent sur la sûreté; de mieux comprendre les rôles et les responsabilités; d'accroître les échanges de renseignements entre les intervenants.

Capacité accrue à faire face aux menaces et aux incidents relatifs à la sûreté : Le ministère, les exploitants d'aéroport et les autres principaux intervenants seront mieux informés au sujet des risques et des vulnérabilités d'un aéroport en particulier grâce à l'application d'une approche globale et systémique fondée sur des programmes pour gérer la sûreté, permettant ainsi au système de sûreté de l'aviation dans son ensemble de mieux détecter et de prévenir les menaces et les incidents relatifs à la sûreté et, le cas échéant, d'intervenir et d'être en mesure de reprendre les activités rapidement.

Description

La proposition visant le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* (le Règlement) abrogerait le présent RCSA et aurait pour effet de le restructurer et de le modifier comme suit.

Restructuring CASRs

The existing CASRs would be updated and reorganized to create a more user-friendly structure that groups together requirements as they apply to different classes of airports. This restructuring has been undertaken after consultation with both government and industry stakeholders to respond to their concerns that requirements are located throughout the Regulations in sometimes confusing fashion. The restructured Regulations would be easier for stakeholders to read and would enable them to better understand their obligations. Restructuring would also support the introduction of future aviation security requirements, facilitate the streamlining of disclosed security measures, and sustain future changes to the entire regulatory framework by avoiding a piecemeal approach in the future. The major structural changes are as follows:

- Provisions that apply to each class of aerodromes have been regrouped;
- New separate parts have been added to regroup existing provisions regarding CATSA, ministerial powers and duties, and weapons, explosive substances or incendiary devices;
- Several portions of the proposed Regulations have been reserved or left blank to allow for the addition of sections that would be necessary to address new threats or to plan for upcoming parts to the Regulations; and
- *Designated Provisions Regulations* as they apply to aviation security would be streamlined into the proposed CASRs to further consolidate requirements, and facilitate enforcement and compliance efforts.

Restructuring would support a more effective enforcement regime, because, with obligations grouped together according to class of airport, oversight and enforcement expectations would be clarified and more consistent across the country.

Disclosure of aerodrome security measures

Amendments to the *Aeronautics Act* pursuant to the *Public Safety Act* modified the circumstances under which the Minister of Transport may make confidential security measures when security would be compromised if the subject were to be set out in regulations. The amendments to the *Aeronautics Act* set out a process to convert to regulations those security measures that, in the opinion of the Minister of Transport, would not compromise aviation security if made as regulations. The proposed Regulations would be structured such that those security measures deemed appropriate for disclosure as regulation would be easily streamlined into the Regulations. Key stakeholders, including industry (airports, airlines, airport tenants), unions and U.S. authorities, have been consulted and continue to be consulted as a part of this process. Once the Minister of Transport is of the opinion that an existing security measure would not compromise aviation security, he will, as per the process set out in the *Aeronautics Act*, publish a notice in the *Canada Gazette*, Part I, that sets out the substance of the security measure prior to incorporating any new requirements into regulations.

Security programs

Recognizing the challenges to industry to implement airport security programs (ASPs), implementation of the ASP elements would be done in two phases to allow some foundational elements to be put in place first. The phased approach would allow stakeholders to build capacity and best practices, providing

Restructuration du RCSA

Le présent règlement serait mis à jour et réorganisé de manière à créer une structure plus conviviale où les exigences seraient regroupées selon les catégories d'aéroports auxquelles elles s'appliquent. Cette restructuration a été entreprise après une consultation avec les intervenants du gouvernement et de l'industrie où ceux-ci se sont montrés préoccupés par le fait que les exigences figurent dans le Règlement d'une manière qui porte parfois à confusion. Le règlement restructuré serait plus facile à lire pour les intervenants et leur permettrait de mieux comprendre leurs obligations. En outre, la restructuration faciliterait l'ajout de futures exigences en matière de sûreté aérienne, simplifierait la communication des mesures de sûreté, et favoriserait l'apport de changements à l'ensemble du cadre de réglementation en évitant dorénavant l'emploi d'une approche fragmentaire. Les principaux changements structurels sont les suivants :

- Les dispositions s'appliquant à chaque catégorie d'aéroports ont été regroupées;
- De nouvelles parties distinctes ont été ajoutées afin de regrouper les dispositions existantes concernant l'ACSTA, les pouvoirs et les obligations ministérielles, ainsi que les armes, les substances explosives ou les engins incendiaires;
- Plusieurs espaces ont été réservés ou laissés vides pour permettre l'ajout d'articles qui seraient nécessaires pour répondre à de nouvelles menaces, ou en prévision de parties à venir;
- Le *Règlement sur les textes désignés* concernant la sûreté aérienne serait intégré au règlement proposé pour regrouper les exigences et faciliter les efforts d'application et de conformité.

La restructuration permettrait de renforcer l'efficacité du régime d'application, parce qu'en regroupant les obligations en fonction de la catégorie d'aéroport, les attentes en matière de surveillance et d'application seraient plus claires et plus uniformes dans l'ensemble du pays.

Divulguation des mesures de sûreté des aéroports

Des modifications apportées à la *Loi sur l'aéronautique* en vertu de la *Loi sur la sécurité publique* ont changé les circonstances pour lesquelles le ministre des Transports pourrait prendre des mesures de sûreté confidentielles lorsque la sécurité serait compromise, si le sujet devait être traité dans la réglementation. Les modifications à la *Loi sur l'aéronautique* mettent en place un processus pour convertir en dispositions réglementaires les mesures de sûreté qui, de l'avis du ministre des Transports, ne compromettraient pas la sûreté aérienne si elles étaient traitées par règlement. Le règlement proposé serait structuré de manière à ce que les mesures de sûreté dont la divulgation est jugée appropriée, puissent y être incluses de manière simplifiée et cohérente. Les principaux intervenants, y compris l'industrie (les aéroports, les compagnies aériennes, les locataires à l'aérogare), les syndicats et les autorités américaines, ont été consultés dans le cadre de ce processus et continueraient de l'être. Lorsque le ministre des Transports serait d'avis que la divulgation d'une mesure de sûreté existante ne compromettrait pas la sûreté aérienne, selon le processus établi par la *Loi sur l'aéronautique*, il publierait un avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada* présentant l'essentiel de la mesure de sûreté avant d'inclure toute nouvelle exigence dans la réglementation.

Programmes de sûreté

Compte tenu des défis que doit relever l'industrie pour mettre en œuvre les programmes de sûreté aéroportuaire (PSA), la mise en place des éléments des PSA se ferait en deux étapes pour d'abord permettre la mise en œuvre de certains éléments fondamentaux. Un programme progressif permettrait aux intéressés de

immediate enhanced security performance in the short term while giving more time to address issues associated with future requirements.

The proposed Regulations would require all 89 designated airports (i.e. those airports with Canadian Air Transport Security Authority screening) to develop and implement the foundational elements of an airport security program. These elements would be inherent to future implementation of a programs-based approach, as well as other essential regulatory elements (i.e. definitions, application, etc.). Proposed security program elements would lead to immediate enhancement in security management and best practices, and form the foundation to future regulatory requirements.

Key foundational requirements for aerodrome operators for airport security programs included in the proposed Regulations are as follows:

- Define and document the assigned aerodrome-related security roles and responsibilities of each of the operator's employee groups;
- Develop a security policy statement that establishes an overall commitment and direction for aerodrome security and sets out the operator's security objectives;
- The operator of an aerodrome must document how it achieves compliance with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to it;
- Establish and implement a security awareness program that promotes a culture of security vigilance and awareness;
- Establish and implement a process for managing risk information to ensure informed decision-making;
- Establish and implement a process for receiving, retaining, disclosing and disposing of sensitive information respecting aviation security to protect that information from unauthorized access;
- Establish a process for disseminating aviation security information;
- Identify a Security Official who is responsible for
 - (a) the coordination and oversight of security controls and procedures at the aerodrome, and
 - (b) acting as the principal contact between the operator and the Minister with respect to security matters including the airport's security program; and
- Establish a security committee.

Key elements of the proposed regulatory framework for primary security line (PSL) partners (including tenants) at Class I airports (i.e. those who are on the PSL and have a restricted area access point) include

- Identifying a Security Official who is responsible for
 - (a) the coordination and oversight of the day-to-day implementation of requirements that apply to PSL partners, and
 - (b) acting as the principal contact between the PSL partners, the operator of the aerodrome and the Minister with respect to security matters including requirements that apply to PSL partners;
- Defining and document airport security roles and responsibilities of its employees who require access to the restricted area;

renforcer leur capacité et d'améliorer leurs pratiques, pouvant ainsi fournir immédiatement un meilleur rendement en matière de sûreté et leur laisser plus de temps pour se pencher sur les questions liées aux exigences futures.

La réglementation proposée prescrirait aux 89 aéroports désignés (c'est-à-dire les aéroports désignés aux fins de contrôle de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien) d'élaborer et de mettre en œuvre les éléments fondamentaux d'un programme de sûreté aéroportuaire. Les éléments en question feraient partie intrinsèque de la mise en œuvre future d'une méthode par programmes ainsi que d'autres éléments réglementaires essentiels (c'est-à-dire définitions, application, etc.). Les éléments du programme de sûreté proposés apporteraient immédiatement une amélioration de la gestion, favoriseraient l'application de meilleures pratiques en matière de sûreté et formeraient les assises des exigences réglementaires à venir.

Voici les principales exigences fondamentales demandées aux exploitants d'aéroport relativement aux programmes de sûreté aéroportuaire et comprises dans la réglementation proposée :

- La définition et la documentation des rôles et des responsabilités de chacun des groupes d'employés affectés à la sûreté d'un aéroport par son exploitant;
- L'élaboration d'un énoncé de politique de sûreté qui établit globalement l'engagement et l'orientation de la sûreté aéroportuaire et qui indique les objectifs de l'exploitant à atteindre en matière de sûreté;
- La documentation de l'exploitant d'un aéroport qui décrit la façon dont il se conforme aux dispositions de la *Loi en matière de sûreté aérienne* et aux exigences réglementaires connexes;
- L'établissement et la mise en œuvre d'un programme de sensibilisation à la sûreté qui favorise une culture de vigilance et de conscientisation à la sûreté;
- L'établissement et la mise en œuvre d'un processus permettant de gérer les renseignements sur les risques en vue d'éclairer la prise de décision;
- L'établissement et la mise en œuvre d'un processus pour recevoir, conserver, divulguer et éliminer des renseignements de nature délicate touchant la sûreté aérienne, afin de protéger ces renseignements contre tout accès non autorisé;
- L'établissement d'un processus de diffusion des renseignements sur la sûreté aérienne;
- La désignation d'un responsable de la sûreté qui est chargé :
 - a) de coordonner et d'assurer un suivi des contrôles et des procédures de sûreté à l'aéroport,
 - b) d'assurer la liaison entre l'exploitant et le ministre pour ce qui est des questions de sûreté, notamment le programme de sûreté aéroportuaire;
- La mise sur pied d'un comité chargé de la sûreté.

Les principaux éléments du cadre réglementaire proposé relativement aux partenaires (locataires) de la première ligne de sûreté (PLS) aux aéroports de catégorie I (c'est-à-dire ceux qui se trouvent sur la PLS et qui ont des points d'accès aux zones réglementées) comprennent :

- La nomination d'un responsable de la sûreté qui est chargé :
 - a) de coordonner et d'assurer le suivi de l'application quotidienne des exigences prescrites aux partenaires de la PLS,
 - b) d'assurer la liaison entre les partenaires de la PLS, l'exploitant de l'aéroport et le ministre pour ce qui est des questions de sûreté, notamment des exigences prescrites aux partenaires de la PLS;

- Establishing corrective actions to mitigate airport security risks, incidents and breaches in respect of the primary security line;
 - Establishing a security awareness program for employees who require access to the restricted area and who have not already been covered by the airport's security awareness program; and
 - Providing the following information to the airport operator:
 - (a) Define and document the assigned roles and responsibilities of employees that require access to restricted areas and their airport security roles and responsibilities, and
 - (b) Information on how the PSL Partner receives, retains, discloses and disposes of sensitive information related to airport security (if they do these activities).
- La définition et la documentation des rôles et des responsabilités en matière de sûreté aéroportuaire qui incombent aux employés ayant accès aux zones réglementées;
 - L'élaboration de mesures correctives pour atténuer les risques en matière de sûreté aéroportuaire ainsi que les incidents et les manquements visant la PLS;
 - La mise en place d'un programme de sensibilisation à la sûreté à l'intention des employés devant accéder aux zones réglementées, mais qui n'ont pas encore suivi le programme de sensibilisation à la sûreté aéroportuaire;
 - La fourniture des renseignements suivants à l'exploitant de l'aéroport :
 - a) la définition avec documents à l'appui des rôles et responsabilités assignés aux employés qui doivent accéder aux zones réglementées ainsi que leur rôle et leurs responsabilités en matière de sûreté aéroportuaire,
 - b) des renseignements sur la façon dont les partenaires de la PLS reçoivent, conservent, divulguent et éliminent des renseignements de nature délicate liés à la sûreté aéroportuaire (s'ils mènent de telles activités).

Primary security line partners at all classes of airport will have to provide to the airport operator information on measures, procedures and processes they have in place for protecting the security of the restricted area and preventing breaches of the PSL (note: the proposed Regulations would not require the creation of measures and procedures; rather, they must provide information to the airport on what they have in place).

Phase II will include ASP elements such as airport security/risk assessments; security plans that articulate corrective actions based on risks identified and prioritized in the security/risk assessment (including regulated Aviation Security Levels that will require specified actions to address heightened threat conditions); the establishment of a Multi-Agency Advisory Committee, which is a body composed of law enforcement and security agencies present at airports to share information related to threats and vulnerabilities for the purposes of carrying out an informed security/risk assessment; security personnel competencies; and detailed documentation regarding emergency response procedures. These amendments will be subject to the regulatory process, including republication in the *Canada Gazette*, Part I.

Regulatory and non-regulatory options considered

Voluntary guidelines were considered as means for encouraging aerodrome operators to document and coordinate all security systems and processes at an airport in accordance with security industry "best practices". However, mandatory requirements to document, coordinate, and oversee the total of all security operations at airports were considered the most viable alternative as they will ensure timely co-operation in the management of unpredictable aviation security threats and incidents. Furthermore, in the absence of documentation and co-ordination requirements, there is no assurance that security systems and processes will be optimally managed. Unsystematic security management may jeopardize the safety of the airport community and the traveling public.

Les partenaires de la première ligne de sûreté aux aéroports de toutes catégories devront fournir des renseignements sur les mesures, les procédures et les processus déjà mis en place pour assurer la sûreté dans une zone réglementée et éviter tout manquement relativement à la PLS (nota : la réglementation proposée ne nécessiterait pas la création de mesures et de procédures; les partenaires doivent plutôt donner à l'exploitant de l'aéroport des renseignements sur ce qu'ils ont déjà mis en place).

La deuxième phase comprendra des éléments du PSA comme des évaluations de la sûreté et des risques aux aéroports; des plans de sûreté énonçant des mesures correctives fondées sur les risques cernés et classés prioritaires dans une évaluation de la sûreté et des risques aux aéroports (y compris des niveaux de sûreté aérienne réglementés qui exigeront des actions précises afin de répondre à des états de risque accru); la mise sur pied d'un comité consultatif pluri-organismes formé de représentants des organismes chargés de l'application de la loi et de la sûreté dans les aéroports qui échangeront des renseignements sur les menaces et les vulnérabilités afin d'effectuer des évaluations éclairées de la sûreté et des risques; des compétences du personnel chargé de la sûreté ainsi que des documents détaillés sur les procédures d'intervention en cas d'urgence. Ces modifications seront assujetties au processus réglementaire, notamment à une publication préalable dans la *Partie I de la Gazette du Canada*.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

La mise en application de directives facultatives a été envisagée comme un moyen d'inciter les exploitants d'aérodrome à documenter et à coordonner tous les systèmes et processus de sûreté d'un aéroport dans le respect des « meilleures pratiques » de l'industrie en matière de sûreté. Par contre, l'application d'exigences obligatoires concernant la documentation, la coordination et la supervision de la totalité des opérations de sûreté aux aéroports s'est avérée être l'option la plus fiable, en ce sens qu'elle garantit une coopération opportune en ce qui a trait à la gestion des menaces et des incidents imprévisibles qui touchent la sûreté de l'aviation. De plus, en l'absence d'exigences relatives à la documentation et à la coordination, il n'est nullement certain que les systèmes et processus de sûreté seront gérés de manière optimale. Une gestion de la sûreté non systématique risque de compromettre la sécurité du personnel de l'aéroport et celle du public voyageur.

Due to the need to respond to recommendations to restructure the CASRs, amending the existing CASRs was not a practical option. As a result, the CASRs are being repealed and replaced.

Additionally, a minimalist approach was taken to the extent possible. For example, where considered feasible, some initially proposed regulatory requirements would be addressed through guidelines. Also, an outcomes-based approach has been taken to proposed airport security program regulations, with proposed regulations providing required outcomes rather than requirements for “how” security programs should be achieved.

Benefits and costs

Three stakeholder groups were identified as being the most affected by proposed ASP regulations: airports, primary security line partners (including tenants) and the federal government.

The potential costs and benefits of ASPs were identified through a literature review concerning ICAO Annex 17 expectations, airport security program requirements of Canada’s key allies, economic theory and analysis pertaining to costs of security-related regulations and macro-economic impacts, as well as some primary research and discussions with stakeholders. The benefits have been quantified in the Cost-Benefit Report using a “break-even” (inverse cost-benefit) analysis based on the Regulations having an impact on the probability of Canada experiencing significant attacks in the 10 years following the issuance of the proposed Regulations. The entire cost-benefits analysis that was conducted for the amendments to the *Canadian Aviation Security Regulations* is available upon request.¹

The annual risk that Canada faces with regard to a potential terrorist attack can be represented as the chance that an attack would successfully take place, multiplied by the consequences of that attack. The amendments to the Regulations are unlikely to impact the consequences of a successful attack, but it may impact the chance of a terrorist attack being attempted and succeeding.

The estimated total operating cost for the 89 designated airports and some 240 primary security line partners is \$70.8M over 10 years. The initial annual costs range from \$550,000 for the largest international airports to \$70,000 for smaller regional airports. Ongoing, the average annual costs range from \$50,000 (smaller regional airports) to \$225,000 (largest international airports).

Additional operating costs associated with new provisions may be incurred where existing security practices significantly differ from new requirements, and will vary depending on the ability to accommodate security requirements into existing business practices. For example,

- Costs associated with the requirement to institute a Security Official and a Security Committee will occur only where such offices and committees are not already effectively in place;
- Some minimal costs may be incurred by airport operators who do not effectively document security roles and responsibilities, nor have a system in place for managing and disseminating aviation security information; and

Étant donné la nécessité de donner suite aux recommandations appelant à restructurer le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*, modifier le règlement existant ne s’est pas révélé être une option possible. Par conséquent, le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* est en cours d’abrogation et de remplacement.

Une démarche minimaliste a par ailleurs été adoptée dans la mesure du possible. Par exemple, lorsque cela est réalisable, certaines exigences réglementaires proposées au départ seront abordées par l’entremise de directives. Une approche axée sur les résultats a également été prise concernant le règlement proposé régissant les programmes de sûreté aux aéroports, lequel règlement doit fournir des résultats à atteindre plutôt que des exigences concernant la manière dont les programmes de sûreté doivent être réalisés.

Avantages et coûts

Trois groupes d’intervenants ont été désignés comme étant les plus directement concernés par la réglementation sur les PSA : les aéroports, les partenaires des premières lignes de sûreté (y compris les locataires) et le gouvernement fédéral.

Les avantages et les coûts possibles des PSA ont été établis après étude de la documentation concernant les attentes relatives à l’annexe 17 de l’OACI, les exigences en matière de programme de sûreté aérienne des principaux alliés du Canada, la théorie économique et l’analyse concernant les coûts de la réglementation sur la sûreté et des répercussions macro-économiques, ainsi qu’après la réalisation de certaines recherches préliminaires et la tenue de discussions auprès des intervenants. L’analyse des coûts-avantages a utilisé une analyse du seuil de rentabilité (coût-avantage inverse) fondée sur les répercussions que pourraient avoir le Règlement sur la probabilité que le Canada subisse des attaques importantes dans les 10 ans suivant la parution du Règlement. L’analyse complète des coûts-avantages effectuée en vue des modifications au *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* est accessible sur demande¹.

Le risque annuel que le Canada subisse un attentat terroriste peut être démontré par la probabilité qu’un attentat réussisse, multiplié par les conséquences de cet attentat. Il est improbable que les modifications au Règlement aient des répercussions sur les conséquences d’un attentat réussi, mais pourraient avoir une incidence sur la probabilité qu’un attentat terroriste soit perpétré et réussisse.

Le coût total estimé pour les 89 aéroports désignés et quelque 240 partenaires des premières lignes de sûreté s’élève à 70,8 millions de dollars sur 10 ans. Les coûts annuels de départ varient de 550 000 \$ pour les plus grands aéroports internationaux à 70 000 \$ pour les petits aéroports régionaux. De façon continue, les coûts annuels varient entre 50 000 \$ (petits aéroports régionaux) et 225 000 \$ (grands aéroports internationaux).

Lorsque les pratiques existantes en matière de sécurité et de sûreté diffèrent énormément des nouvelles exigences, des coûts d’exploitation supplémentaires liés aux nouvelles dispositions sont à prévoir. Ces coûts peuvent varier selon la capacité à intégrer les exigences de sûreté aux pratiques d’exploitation en vigueur. Citons des exemples :

- Les coûts liés à l’obligation d’instaurer un responsable de la sûreté et un comité de la sûreté doivent être supportés uniquement si ces deux entités n’existent pas déjà;
- Les exploitants d’aéroport qui ne définissent pas efficacement, documents à l’appui, les rôles et les responsabilités établis en matière de sûreté et qui ne disposent pas d’un système

¹ See the contact information at the end of this Regulatory Impact Analysis Statement.

¹ Voir les coordonnées de la personne-ressource à la fin du présent document.

- There will be minimal costs incurred by developing and implementing security awareness programs, particularly where there are none already in place.

Costs to government will be those associated with monitoring and enforcing the regulations, and will be absorbed within existing resource allocations.

Notwithstanding a breakeven analysis, given the potentially high cost of an act or attempted act of unlawful interference with civil aviation, both monetary and psychological, enhanced security practices may produce very significant benefits that exceed the projected costs.

The benefits of the proposed ASP Regulations are mainly qualitative. Such benefits would be achieved through the proposed Regulations because

- Documented programs would improve oversight of security roles and responsibilities for personnel with aviation security duties;
- Documented programs would facilitate and improve tracking security practices and procedures, as well as overall security management;
- Documented programs would coordinate the security regimes of all organizations with civil aviation security mandates at airports through enhanced information-sharing and security risk management; and
- Security program regulations would better align Canada with international standards and recommended practices, as well as further enhance Canada's reputation in the field of international civil aviation.

Broadly speaking, the key benefits from the proposed Regulations are the human and economic costs avoided through the reduction in the probability of acts of unlawful interference with civil aviation, such as a terrorist attack. The raison d'être of the CASRs is to reduce the probability of a successful act of unlawful interference with civil aviation and to minimize the negative impact of the threat of or attempts to commit acts of unlawful interference with civil aviation on Canadians and the economy. The major benefits of the proposed Regulations are therefore the costs potentially avoided in areas that are vulnerable to terrorist threats, because of the proposed Regulations. Trade, tourism and insurance sectors are particularly affected by terrorism or terrorism threats. The shocks to these sectors are transmitted to other important economic variables such as productivity.

- permettant de gérer et de diffuser des renseignements de sûreté aérienne, peuvent devoir assumer certains coûts minimes;
- L'élaboration et la mise en place de programmes de sensibilisation à la sûreté suppose des coûts minimes, plus particulièrement si aucun programme n'existe déjà.

Les coûts imputables au gouvernement sont ceux reliés à la surveillance et à l'application de la loi. Ces coûts seront absorbés par l'affectation des ressources existantes.

Malgré l'analyse du seuil de rentabilité, étant donné le coût potentiellement élevé d'un acte ou d'une tentative d'intervention illicite contre l'aviation civile, tant monétaire que psychologique, les pratiques de sûreté améliorées peuvent produire des avantages très importants qui excèdent de beaucoup les coûts projetés.

Les avantages du règlement sur les PSA proposé sont généralement d'ordre qualitatif. Le règlement proposé permettrait d'obtenir de tels avantages pour les raisons suivantes :

- Les programmes documentés amélioreraient les rôles et responsabilités en matière de sûreté du personnel travaillant dans le secteur de la sûreté aérienne;
- Les programmes documentés faciliteraient et amélioreraient la surveillance des pratiques et procédures de sûreté, ainsi que la gestion globale de la sûreté;
- Les programmes documentés assureraient la coordination des régimes de sûreté de toutes les organisations dont le mandat porte sur la sûreté aérienne au sein des aéroports au moyen d'un processus amélioré d'échange de renseignements et de gestion des risques reliés à la sûreté;
- La réglementation sur les programmes de sûreté aurait pour effet d'aligner davantage le Canada aux normes internationales et pratiques recommandées, en plus d'affermir la réputation du Canada dans le domaine de l'aviation civile internationale.

De manière générale, le principal avantage conféré par le règlement proposé est l'évitement des coûts humains et économiques découlant de la réduction des risques d'un acte ou d'une tentative d'intervention illicite contre l'aviation civile comme des attaques terroristes. Le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* a pour objectif d'atténuer les risques de réussite des actes ou tentatives d'intervention illicite contre l'aviation civile et de réduire l'impact négatif des menaces, tels que les actes ou tentatives d'intervention illicite contre l'aviation civile visant des Canadiens et l'économie. Le point fort du règlement proposé est donc l'effacement potentiel des coûts dans des domaines vulnérables aux menaces terroristes. Le commerce, le tourisme et les secteurs de l'assurance sont particulièrement visés par le terrorisme ou des menaces terroristes. Un attentat terroriste visant ces secteurs aurait des répercussions sur d'autres variables économiques majeures, telles que la productivité.

Cost-Benefit Statement		Base Year (2012)	...	Final Year (2021)	Total (PV)	Average Annual
A. Quantified impacts in \$						
Benefits*	Airports					
	Partners					
	Government	\$9,768,189		\$9,768,189	\$70,788,970	\$9,768,189
	Canadians					
	<i>Total</i>	\$9,768,189		\$9,768,189	\$70,788,970	\$9,768,189

Cost-Benefit Statement		Base Year (2012)	...	Final Year (2021)	Total (PV)	Average Annual
A. Quantified impacts in \$						
Costs	Airports	\$9,433,700		\$6,278,133	\$47,833,994	\$6,480,530
	Partners	\$3,734,000		\$2,557,333	\$18,649,427	\$2,529,800
	Government	\$2,222,755		\$333,413	\$4,305,550	\$522,347
	Canadians	\$0		\$0	\$0	\$0
	<i>Total</i>	<i>\$15,390,455</i>		<i>\$9,168,880</i>	<i>\$70,788,970</i>	<i>\$9,532,677</i>
Net benefits					\$0	\$235,512
B. Quantified impacts in non-\$ — e.g. risk assessment						
Positive impacts	By stakeholder	-	-	-	-	-
Negative impacts	By stakeholder	-	-	-	-	-
C. Qualitative impacts						
Short list of qualitative impacts (positive and negative) by stakeholder.						
Canadians and the Canadian economy		<ul style="list-style-type: none"> Fewer successful aviation security breaches (potential lives saved and injuries avoided) Reduce the risk of acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation that disrupt air travel (i.e. reduced social costs of delays and wait times directly caused by act or attempted act of terrorism) Ensure the continued access to the international aviation system by fully aligning with ICAO standards and recommended practices 				
Canadian government		<ul style="list-style-type: none"> Better insight into aviation security More effective performance-based management of aviation security More effective communications and information exchange Maintenance of reputation in international civil aviation 				
Airports		<ul style="list-style-type: none"> Increased airport security Improved business continuity Improved knowledge and information management Improved transition planning More effective communications and information exchange 				
Partners		<ul style="list-style-type: none"> Increased security of operations Improved business continuity Improved knowledge and information management Improved transition planning More effective communications and information exchange 				

* The quantitative benefit analysis has identified that the amendments must at least bring about a reduction in the annual chance of a terrorist attack of 0.8%. While reducing the probability of a successful act of unlawful interference with civil aviation may be difficult, quantification may be made with certain assumptions. Assuming a cost of the amendments to the Regulations of \$70.8 million, and an impact cost of a successful act of unlawful interference with civil aviation, such as a terrorist attack, of \$1.225 billion at the 8% discount rate, the proposed Regulations must bring about a reduction in the annual chance of a successful attack of 0.8% for amendments to break even, and justify the benefit against the impact of a successful act of unlawful interference with civil aviation. (See the Cost-Benefit Report for details, which is available on request via the contact details below.)

Énoncé des coûts et des avantages		Année de base (2012)	...	Année finale (2021)	Total (PV)	Moyenne annuelle
A. Impacts quantifiés (en \$)						
Avantages*	Aéroports					
	Partenaires					
	Gouvernement	9 768 189 \$		9 768 189 \$	70 788 970 \$	9 768 189 \$
	Canadiens					
	<i>Total</i>	<i>9 768 189 \$</i>		<i>9 768 189 \$</i>	<i>70 788 970 \$</i>	<i>9 768 189 \$</i>
Coûts	Aéroports	9 433 700 \$		6 278 133 \$	47 833 994 \$	6 480 530 \$
	Partenaires	3 734 000 \$		2 557 333 \$	18 649 427 \$	2 529 800 \$
	Gouvernement	2 222 755 \$		333 413 \$	4 305 550 \$	522 347 \$
	Canadiens	0 \$		0 \$	0 \$	0 \$
	<i>Total</i>	<i>15 390 455 \$</i>		<i>9 168 880 \$</i>	<i>70 788 970 \$</i>	<i>9 532 677 \$</i>
Avantages nets					0 \$	235 512 \$
B. Impacts quantifiés (pas en \$) — par exemple, évaluation des risques						
Impacts positifs	Par intervenant	-	-	-	-	-
Impacts négatifs	Par intervenant	-	-	-	-	-

C. Impacts qualitatifs	
Liste sommaire d'impacts qualitatifs (positifs et négatifs) par intervenant.	
Canadiens et économie canadienne	<ul style="list-style-type: none"> • Moins d'attentats réussis ciblant la sûreté aérienne (possibilités de vies épargnées et de blessures évitées) • Risque réduit d'actes ou de tentatives d'intervention illicite contre l'aviation civile qui perturbent les voyages en avion (par exemple, réduction des coûts sociaux engendrés pas les délais et les attentes de longue durée directement provoqués par un acte ou une tentative d'acte terroriste) • Assurance d'un accès permanent au réseau de transport aérien international en alignant entièrement notre réseau aux normes et pratiques recommandées de l'OACI
Gouvernement canadien	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure connaissance de la sûreté aérienne • Gestion de la sûreté aérienne fondée sur les rendements plus efficace • Communications et échange de renseignements plus efficaces • Maintien de notre réputation au sein de la communauté de l'aviation civile internationale
Aéroports	<ul style="list-style-type: none"> • Sécurité aéroportuaire accrue • Continuité des opérations renforcée • Gestion optimisée des connaissances et de l'information • Planification de la transition améliorée • Communication et échange de renseignements plus efficaces
Partenaires	<ul style="list-style-type: none"> • Sûreté des opérations accrue • Continuité des opérations renforcée • Gestion optimisée des connaissances et de l'information • Planification de la transition améliorée • Communication et échange de renseignements plus efficaces

* L'analyse quantitative des avantages a révélé que les modifications doivent réduire les risques annuels d'un attentat terroriste d'au moins 0,8 %. Bien qu'il soit difficile de réduire la probabilité qu'un acte d'intervention illicite contre l'aviation civile réussisse, il est possible de quantifier le risque en se fondant sur certaines suppositions. En établissant le coût des modifications à la réglementation à 70,8 millions de dollars, et le coût des répercussions d'un acte d'intervention illicite réussi contre l'aviation civile, tel un attentat terroriste, à 1,225 milliards de dollars au taux d'actualisation de 8 %, le règlement proposé doit pouvoir réduire le risque annuel d'un attentat réussi de 0,8 % pour que les modifications atteignent leur seuil de rentabilité et justifient les avantages en regard des répercussions d'un acte d'intervention illicite réussi contre l'aviation civile. (Voir l'analyse des coûts-avantages, disponible sur demande aux coordonnées ci-dessous, pour de plus amples informations.)

Rationale

The proposed Regulations would restructure the existing CASRs, grouping together requirements as they apply to different classes of airports. This restructuring has been undertaken after consultation with stakeholders to respond to their concerns that requirements are located throughout the regulations in sometimes confusing fashion. The restructured Regulations would be easier for stakeholders to read and understand their obligations. Restructuring would also support the introduction of future aviation security requirements, facilitate the streamlining of disclosed security measures as defined under the *Aeronautics Act*, and sustain future changes to the entire regulatory framework by avoiding a piecemeal approach in the future.

Canada, as a member state of ICAO, is expected to conform to the international standard of having documented security programs for its aviation industry and bring this requirement into its domestic regulations. This proposal would lay the groundwork and, in combination with future regulations, help harmonize Canada's international obligations; ensuring that Canada does not face a loss of credibility internationally.

Furthermore, as mentioned above, the airport security program initiative was inspired and informed by the findings and recommendations in the Final Report of the Advisory Panel on the Five Year Review of the *Canadian Air Transport Security Authority Act* (CATSA), which also recommended the development and implementation of security programs.

Airport security programs would be designed to promote coordination and integration of security at airports, especially for access control, clarify roles and responsibilities, and result in thorough, clearly outlined and consistent mitigation measures.

Justification

Le règlement proposé mènerait à la restructuration du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*, car il regrouperait des exigences applicables à différentes catégories d'aéroports. Cette restructuration a été entreprise à la suite de consultations auprès des intervenants. Ces consultations ont été menées dans le but de répondre aux préoccupations de ces derniers, selon lesquelles les exigences sont parfois réparties de manière confuse dans le document réglementaire. Le règlement structuré permettra aux intervenants de lire et de comprendre plus facilement les obligations qui sont les leurs. La restructuration facilitera aussi l'ajout de futures exigences en matière de sûreté aérienne et simplifiera la divulgation des mesures de sûreté comme les définit la *Loi sur l'aéronautique*. Elle permettra enfin d'intégrer les modifications futures visant le cadre réglementaire au complet en évitant des approches fragmentées.

Le Canada, en tant qu'État membre de l'OACI, est tenu de se conformer à la norme internationale qui exige l'établissement de programmes de sûreté documentés concernant son industrie aéronautique et l'incorporation de cette exigence dans ses règlements nationaux. Cette proposition ferait office de travail préparatoire et contribuerait, en association avec de futurs règlements, à uniformiser les obligations internationales du Canada; garantissant ainsi que le Canada ne subira aucune perte de crédibilité sur la scène internationale.

De plus, comme cela a été précisé plus haut, l'initiative du programme de sûreté aéroportuaire s'est inspirée et enrichie des constats et des recommandations figurant dans le rapport final du Comité consultatif sur l'examen quinquennal de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*, lequel rapport a également recommandé l'élaboration et la mise en œuvre de programmes de sûreté.

Les programmes de sûreté aéroportuaire seraient conçus pour promouvoir la coordination et l'intégration des mesures de sûreté aux aéroports, notamment en ce qui concerne le contrôle aux accès, pour préciser les rôles et responsabilités, et ils se traduiraient

Airport security programs will include security assessments to identify security gaps at the airport and ensure that mitigation strategies are developed and clearly outlined. This will provide additional assurance that security gaps at airports are identified and resolved.

Consultation

The proposed regulatory amendments and restructuring were developed using feedback and input from extensive consultations with stakeholders. Key participants in the consultation process included aerodrome operators, air carriers, the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA), other government departments and agencies, NAV CANADA, industry associations, labour groups and other organizations and businesses operating on security boundary lines at airports who have aviation security roles and responsibilities.

Stakeholder groups have been consulted throughout the development of the proposed amendments through various mechanisms including face-to-face meetings, pilot project activities, information sessions and direct mail consultations. As an official forum, Transport Canada has informed, engaged and consulted key participants represented on the Aviation Security Regulatory Review Technical Committee which includes but is not limited to Aéroport de Québec, Greater Toronto Airport Authority (GTAA), 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 (COPA), Air Line Pilots Association (ALPA), Air Canada Pilots Association (ACPA), International Air Transport Association (IATA), Air Transport Association of Canada (ATAC), Canadian Airports Council (CAC), Canadian Business Aviation Association (CBAA), Northern Air Transport Association (NATA), Regional Community Airports Coalition of Canada (RCACC), Conseil des aéroports du Québec (CAQ), National Airlines Council of Canada (NACC), Canadian Union of Public Employees (CUPE), Teamsters Canada, Canadian Labour Congress (CLC), CARA Operations Limited - Airline Solutions, Purolator Courier Ltd., Federal Express Canada Ltd. (FedEx), DHL Express (Canada) Ltd, CATSA, and the Government of the Northwest Territories.

In addition, Transport Canada has consulted extensively with stakeholders concerning the disclosure process of confidential security measures. The consultations have been undertaken in order to identify which security measures would be appropriate for future disclosure. The United States Department of Homeland Security, Transportation Security Administration (TSA) was also consulted on requirements that may no longer need to be kept confidential that could be transferred to public regulation which forms part of these proposed amendments.

As part of Transport Canada's preliminary consultations, a notice of intent was published in the *Canada Gazette* March 27, 2010 edition requesting comments from the public on the intention to amend the *Canadian Aviation Security Regulations* to

par des mesures d'atténuation approfondies, clairement définies et cohérentes. Les programmes de sûreté aéroportuaire prévoient des évaluations visant à cerner les lacunes du système de sûreté aux aéroports et à s'assurer que des stratégies d'atténuation sont élaborées et bien définies. Cette politique constitue un autre moyen de veiller à ce que les lacunes des systèmes de sûreté des aéroports soient décelées et comblées.

Consultation

Les modifications réglementaires et la restructuration proposées ont été élaborées au moyen de rétroactions et de conseils émanant de vastes consultations auprès des intervenants. Parmi les participants clés au processus de consultation, on comptait des exploitants d'aérodrome, des transporteurs aériens, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), d'autres ministères et organismes gouvernementaux, NAV CANADA, des associations de l'industrie, des groupes de travail ainsi que d'autres organismes et entreprises travaillant sur des lignes de délimitation de sûreté, à des aéroports possédant des rôles et des responsabilités en matière de sûreté aérienne.

Des groupes d'intervenants ont été consultés pendant tout le développement des modificatifs proposés grâce à divers mécanismes, notamment les rencontres en personne, les activités de projets pilotes, les séances d'information et les consultations par courrier direct. En tant que tribune officielle, Transports Canada a informé, embauché et consulté des participants clés représentés au sein du Comité technique de l'Examen de la réglementation de la sûreté aérienne, lesquels sont constitués des organismes suivants, sans toutefois s'y limiter : Aéroport de Québec, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (AAGT), Administration de l'aéroport international d'Ottawa, Aéroport international de Kelowna, Aéroport de Yellowknife, Aéroport du centre-ville de Toronto, Victoria Airport Authority, Aéroport régional de West Kootenay (Castlegar), Air Canada, WestJet, Air Transat, First Air, Canadian Owners and Pilots Association (COPA), Air Line Pilots Association (ALPA), Association des pilotes d'Air Canada (APAC), Association du transport aérien international (IATA), Association du transport aérien du Canada (ATAC), Conseil des aéroports du Canada (CAC), Association canadienne de l'aviation d'affaires (ACAA), Northern Air Transport Association (NATA), Regional Community Airports Coalition of Canada (RCACC), Conseil des aéroports du Québec (CAQ), Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLAC), Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), Teamsters Canada, Congrès du travail du Canada (CTC), Entreprises Cara Limitée - Solutions de lignes aériennes, Courrier Purolator Ltée, Federal Express Canada Ltée. (FedEx), DHL Express (Canada) Ltée, ACSTA et le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

De plus, Transports Canada a longuement consulté les intervenants au sujet du processus de divulgation des mesures de sûreté confidentielles. Le ministère a entrepris des consultations pour savoir quelles mesures de sûreté seraient appropriées pour divulgation ultérieure. Il a également consulté la Transportation Security Administration (TSA) du United States Department of Homeland Security [le département de la sécurité intérieure des États-Unis] concernant les exigences qu'il n'est peut-être plus nécessaire de garder confidentielles et qui pourraient être transférées à la réglementation publique, laquelle fait partie de ces modificatifs proposés.

Dans le cadre des consultations préliminaires de Transports Canada, on a publié dans l'édition du 27 mars 2010 de la *Gazette du Canada* un avis d'intention demandant les commentaires du public sur l'intention de modifier le *Règlement canadien sur la*

include, among other things, requirements for airport security programs. The notice provided an overview of the proposed regulatory principles being considered by the Department.

These consultations have resulted in a phased approach to the proposed Regulations related to the aviation security program regime. Foundational elements would be implemented first, resulting in enhanced security management and practices, and subsequent assessment to further improve security operations. Consultations have also resulted in refining the overall scope in terms of what really needs to be regulated. For example, consultations identified where Transport Canada was inadvertently impacting assignment of management responsibilities within industry organizations, clarifying security official requirements. Moreover, requirements for primary security line partners (such as tenants) at airports who have a role to play in overall airport security were refined to focus on essential activities, including providing information to airports, to support development of airport security programs.

Environmental impact

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, and Transport Canada's Policy Statement on Strategic Environmental Assessment, the strategic environmental assessment (SEA) process was followed for these proposed regulations, and a preliminary scan was completed. The preliminary scan concluded that the proposal is not likely to have important environmental effects.

Implementation, enforcement and service standards

Transport Canada provides rigorous oversight and enforcement of the *Aeronautics Act* and its related legislative instruments through a national network of aviation security inspectors. This initiative will include a pool of inspectors to be deployed regionally to the areas of greatest need. The amended regulations would continue to detail the requirements against which inspectors will provide oversight and enforcement.

Transport Canada's philosophy on the enforcement of the *Canadian Aviation Security Regulations* stresses voluntary compliance as the preferred means of achieving a secure aviation environment. Where 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, judicial sanctions or the cancellation, suspension or revocation of Canadian aviation documents.

To ensure compliance with aviation security legislation, a regular cycle of inspections of security activities is conducted at airports at a frequency based on risk assessment. Transport Canada has an inspection program in place in all regions of the country, including on-site security inspectors at nine international airports, that includes regular inspections, daily monitoring of security activities and investigation of complaints. Inspection and enforcement practices are documented in the *Transport Canada Inspection and Enforcement Manual*.

Moreover, extensive consultation with security inspectors and industry, as well as pilot projects with industry have been undertaken to develop guidance material to ensure consistent and effective enforcement and compliance.

sûreté aérienne afin d'y inclure, entre autres, les exigences relatives aux programmes de sûreté des aéroports. Cet avis comportait un aperçu des principes réglementaires proposés qu'envisage le Ministère.

Ces consultations ont donné lieu à une approche graduelle en deux phases à la réglementation proposée relativement au régime du programme de sûreté aérienne. On a d'abord mis en œuvre des éléments essentiels, ce qui s'est traduit par une amélioration de la gestion et des pratiques en matière de sûreté, puis on a procédé à une évaluation ultérieure visant à améliorer davantage les opérations de sûreté. Ces consultations ont également permis de raffiner la portée générale des éléments qui nécessitent vraiment d'être réglementés. Par exemple, ces consultations ont permis de cerner les cas où Transports Canada avait par inadvertance une incidence sur l'attribution des responsabilités de gestion au sein d'organismes de l'industrie, en précisant les exigences relatives au responsable de la sûreté. De plus, on a réexaminé les exigences relatives aux partenaires de la première ligne de sûreté (comme les locataires) à l'aéroport qui ont un rôle à jouer en matière de sûreté aéroportuaire en général afin de les centrer sur les activités principales, incluant le partage de renseignements, pour aider à l'élaboration des programmes de sûreté des aéroports.

Incidences environnementales

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* et à l'Énoncé de politique de Transports Canada sur l'évaluation environnementale stratégique, on a suivi le processus d'évaluation environnementale stratégique (ÉES) pour les règlements proposés, et un examen préliminaire a été effectué. Cet examen a permis de conclure que la proposition n'est pas susceptible d'avoir des effets importants sur l'environnement.

Mise en œuvre, application et normes de service

Transports Canada procure une surveillance et une application rigoureuses de la *Loi sur l'aéronautique* et de ses instruments législatifs connexes grâce à un réseau national d'inspecteurs de la sûreté aérienne. Cette initiative inclura un groupe d'inspecteurs qui seront déployés vers les régions qui en ont le plus besoin. La réglementation modifiée continuera de décrire en détail les exigences en fonction desquelles les inspecteurs procureront surveillance et application de la loi.

La philosophie de Transports Canada relativement à l'application du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* insiste sur la conformité volontaire comme moyen privilégié d'obtention d'un milieu aéronautique sûr. Lorsque la conformité n'est pas obtenue volontairement ou lorsque des infractions flagrantes sont commises, le ministère pourra prendre des mesures d'application de la loi sous la forme de sanctions pécuniaires administratives, de sanctions judiciaires, ou d'annulation, de suspension ou de révocation de documents d'aviation canadiens.

Pour assurer la conformité à la législation en matière de sûreté aérienne, on procède à un cycle régulier d'inspections des activités de sûreté aux aéroports à une fréquence axée sur l'évaluation des risques. Transports Canada dispose d'un programme d'inspection sur place dans toutes les régions du pays, notamment des inspecteurs de la sûreté à neuf aéroports internationaux, lesquels inspecteurs procèdent à des inspections ordinaires, à la surveillance quotidienne des activités de sûreté ainsi qu'à des enquêtes sur des plaintes. Les pratiques d'inspection et d'application de la loi sont documentées dans le *Guide d'inspection et de mise en application* de Transports Canada.

De plus, le ministère a entrepris des consultations d'envergure auprès des inspecteurs de la sûreté et de l'industrie, ainsi que des projets pilotes avec l'industrie, afin de rédiger des documents d'orientation visant à assurer une application de la loi ainsi qu'une conformité cohérentes et efficaces.

Performance measurement and evaluation

While Transport Canada recognizes that the results of security regulation are difficult to measure because they pertain mainly to detection and prevention, 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 in their facilities.

Transport Canada has consulted on and continues to prepare for transition, implementation and oversight activities, including communications and awareness materials, for internal and external stakeholders. The Department is also developing and implementing new training for security inspectors and others involved in supporting stakeholder and departmental capacity to develop and implement proposed security program regulations. Furthermore, the Department is establishing oversight policies and practices supporting stakeholder development and implementation of security program requirements through education, mentoring and proposed oversight of progress.

Moreover, Transport Canada is currently developing an Aviation Security Regulatory Performance Measurement and Evaluation Framework, which would be applied to the airport security program portions of the proposed Regulations. The Framework is intended to use evidence-based analysis, through monitoring and tracking of enforcement results, to identify whether the intended results of regulation are being achieved.

The amendments contribute to several key aviation security outcomes, including

- increased alignment of aviation security with risk;
- increased compatibility with international trading partners; and
- more effective enforcement and compliance with the regulations.

Contact

Aaron McCrorie
 Director
 Aviation Security Regulatory Review
 Transport Canada
 330 Sparks Street
 Ottawa, Ontario
 K1A 0N5
 Telephone: 613-949-0618
 Fax: 613-949-9199

Mesures de rendement et évaluation

Même si Transports Canada reconnaît que les résultats en matière de réglementation de la sûreté sont difficiles à quantifier parce qu'ils font principalement partie de la détection et de la prévention, les améliorations en matière de rendement de la sûreté devraient être évidentes après la mise en œuvre de programmes de sûreté en raison de l'amélioration des relations de travail axées sur la coopération et d'une approche davantage proactive visant l'atteinte des objectifs en matière de sûreté. De plus, Transports Canada comptera sur la communauté aéroportuaire pour fournir de plus amples renseignements à savoir si ces nouvelles propositions ont permis l'apport d'améliorations perceptibles en matière de sécurité et de sûreté à ses installations.

Transports Canada a procédé à des activités de consultation et de préparation relativement aux initiatives de transition, de mise en œuvre et de surveillance, y compris les documents de communication et de sensibilisation, à l'intention des intervenants internes et externes. De plus, le Ministère développe et met en œuvre une nouvelle formation pour les inspecteurs de la sûreté et les autres participants, à l'appui du perfectionnement des intervenants et de la capacité ministérielle, afin d'élaborer et de mettre en œuvre la réglementation proposée sur les programmes de sûreté. En outre, le Ministère établit des politiques et des pratiques de surveillance soutenant l'élaboration et la mise en œuvre par des intervenants d'exigences relatives aux programmes de sûreté par la formation, le mentorat et la surveillance proposée des progrès réalisés.

Enfin, Transports Canada élabore actuellement un cadre réglementaire de mesure et d'évaluation du rendement de la sûreté aérienne qui sera appliqué aux parties du programme de la sûreté aéroportuaire de la réglementation proposée. Ce cadre est censé utiliser une analyse axée sur des preuves, par la surveillance et le suivi des résultats de l'application de la loi, pour déterminer si les résultats prévus en matière de réglementation sont obtenus.

Les modifications contribuent à plusieurs résultats clés en matière de sûreté aérienne, notamment :

- l'harmonisation accrue de la sûreté aérienne par rapport au risque;
- l'amélioration de la compatibilité avec les partenaires commerciaux internationaux;
- l'application plus efficace de la loi et la conformité à la réglementation.

Personne-ressource

Aaron McCrorie
 Directeur
 Examen de la réglementation en matière de sûreté aérienne
 Transports Canada
 330, rue Sparks
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0N5
 Téléphone : 613-949-0618
 Télécopieur : 613-949-9199

PROPOSED REGULATORY TEXT

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

Interested persons may make representations to the Minister of Transport concerning the proposed Regulations within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Aaron McCrorie, Director, Aviation Security Regulatory Review, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-991-6477; fax: 613-949-9199; email: aaron.mccrorie@tc.gc.ca).

Ottawa, February 3, 2011

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

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

Les intéressés peuvent présenter 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 Aaron McCrorie, directeur, Examen de la réglementation en matière de sûreté aérienne, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-991-6477; téléc. : 613-949-9199; courriel : aaron.mccrorie@tc.gc.ca).

Ottawa, le 3 février, 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

TABLE OF CONTENTS

(This table is not part of the Regulations.)

CANADIAN AVIATION SECURITY REGULATIONS**OVERVIEW**

- 1 Regulations overview
- 2 Structure

INTERPRETATION

- 3 Definitions

PART 1**SCREENING****OVERVIEW**

- 4 Part overview

INTERPRETATION

- 5 Section 4.85 of the Act

SCREENING OFFICERS

- 6 Requirements

OFFICIAL LANGUAGES

- 7 Official languages

CARRIAGE OF WEAPONS, EXPLOSIVE SUBSTANCES AND INCENDIARY DEVICES DURING SCREENING

- 8 Prohibition
- 9 Notification of screening officers

TABLE DES MATIÈRES

(La présente table ne fait pas partie du règlement.)

RÈGLEMENT CANADIEN SUR LA SÛRETÉ AÉRIENNE**APERÇU**

- 1 Aperçu du règlement
- 2 Organisation

DÉFINITIONS

- 3 Définitions

PARTIE 1**CONTRÔLE****APERÇU**

- 4 Aperçu de la partie

INTERPRÉTATION

- 5 Article 4.85 de la Loi

AGENTS DE CONTRÔLE

- 6 Exigences

LANGUES OFFICIELLES

- 7 Langues officielles

POSSESSION D'ARMES, DE SUBSTANCES EXPLOSIVES ET D'ENGINS INCENDIAIRES DURANT UN CONTRÔLE

- 8 Interdiction
- 9 Avis aux agents de contrôle

^a S.C. 2004, c. 15, s. 5

^b S.C. 1992, c. 4, s. 7

^c S.C. 2004, c. 15, s. 18

^d R.S., c. A-2

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 5

^b L.C. 1992, ch. 4, art. 7

^c L.C. 2004, ch. 15, art. 18

^d L.R., ch. A-2

SCREENING FOR PROHIBITED ITEMS

- 10 Application
- 11 Prohibited items
- 12 Weapons, explosive substances and incendiary devices
- 13 Medically necessary goods
- 14 Medical kits

CIRCUMVENTING SCREENING

- 15 Circumventing screening

THREAT RESPONSE

- 16 Threat response

REPORTING OF SECURITY INCIDENTS

- 17 Item at checkpoint

SECURITY INFORMATION

- 18 Security information

PART 2

OTHER AIR TRANSPORT SECURITY
FUNCTIONS OF CATSA

OVERVIEW

- 25 Part overview

IDENTITY VERIFICATION SYSTEM

- 26 System requirements
- 27 Database backup
- 28 Disclosure of information
- 29 Biometric templates
- 30 Protection of information
- 31 Activation of cards
- 32 Deactivation of cards
- 33 Business continuity plan
- 34 Records

PART 3

WEAPONS, EXPLOSIVE SUBSTANCES
AND INCENDIARY DEVICES

OVERVIEW

- 46 Part overview

AT AERODROMES

- 47 Prohibition — sale
- 48 Prohibition — carriage, transportation and access

CONTRÔLE POUR DES ARTICLES INTERDITS

- 10 Application
- 11 Articles interdits
- 12 Armes, substances explosives et engins incendiaires
- 13 Articles médicalement nécessaires
- 14 Trousses médicales

ÉVITEMENT DU CONTRÔLE

- 15 Évitement du contrôle

INTERVENTION À LA SUITE DE MENACES

- 16 Intervention à la suite de menaces

RAPPORT DES INCIDENTS DE SÛRETÉ

- 17 Articles à un point de contrôle

RENSEIGNEMENTS RELATIFS À LA SÛRETÉ

- 18 Renseignements relatifs à la sûreté

PARTIE 2

AUTRES FONCTIONS DE L'ACSTA LIÉES
À LA SÛRETÉ AÉRIENNE

APERÇU

- 25 Aperçu de la partie

SYSTÈME DE VÉRIFICATION DE L'IDENTITÉ

- 26 Exigences du système
- 27 Copies de secours de base de données
- 28 Communication de renseignements
- 29 Modèles biométriques
- 30 Protection des renseignements
- 31 Activation des cartes
- 32 Désactivation des cartes
- 33 Plan de continuité des activités
- 34 Registres

PARTIE 3

ARMES, SUBSTANCES EXPLOSIVES
ET ENGIN INCENDIAIRES

APERÇU

- 46 Aperçu de la partie

AUX AÉRODROMES

- 47 Interdiction — vente
- 48 Interdiction — possession, transport et accès

	ON BOARD AIRCRAFT		À BORD D'UN AÉRONEF
49	Weapons	49	Armes
	TRANSPORT AND TENDERING FOR TRANSPORTATION		TRANSPORT ET PRÉSENTATION POUR LE TRANSPORT
50	General prohibition	50	Interdiction générale
	FALSE DECLARATIONS		FAUSSES DÉCLARATIONS
51	False declarations	51	Fausse déclarations
	PART 4		PARTIE 4
	CLASS 1 AERODROMES		AÉRODROMES DE CATÉGORIE 1
	OVERVIEW		APERÇU
52	Part overview	52	Aperçu de la partie
	APPLICATION		APPLICATION
53	Application	53	Application
	DIVISION 1		SECTION 1
	PROHIBITED ITEMS		ARTICLES INTERDITS
	<i>Overview</i>		<i>Aperçu</i>
54	Division overview	54	Aperçu de la section
	<i>Authorization for Carriage of or Access to Explosive Substances and Incendiary Devices</i>		<i>Autorisation d'être en possession de substances explosives et d'engins incendiaires ou d'y avoir accès</i>
55	Authorization	55	Autorisation
	DIVISION 2		SECTION 2
	THREATS AND INCIDENTS		MENACES ET INCIDENTS
	<i>Overview</i>		<i>Aperçu</i>
58	Division overview	58	Aperçu de la section
	<i>Threat Response</i>		<i>Intervention à la suite de menaces</i>
59	Area under operator's control	59	Zone dont est responsable l'exploitant de l'aérodrome
60	Area under control of other person	60	Zone dont est responsable une autre personne
61	Specific threats	61	Menaces précises
62	Duties of other person	62	Obligations des autres personnes
63	Threats identified by other person	63	Menaces établies par une autre personne
	<i>Information Reporting</i>		<i>Rapport de renseignements</i>
64	Security incidents	64	Incidents de sûreté
65	Commercial air service information	65	Renseignements relatifs aux services aériens commerciaux

	DIVISION 3		SECTION 3
	RESERVED		RÉSERVÉE
	DIVISION 4		SECTION 4
	PERSONNEL AND TRAINING		PERSONNEL ET FORMATION
	<i>Overview</i>		<i>Aperçu</i>
78	Division overview	78	Aperçu de la section
	<i>Security Official — Aerodrome</i>		<i>Responsables de la sûreté — aéroport</i>
81	Interpretation	81	Interprétation
82	Requirement	82	Exigence
	<i>Security Official — Primary Security Line Partner</i>		<i>Responsables de la sûreté — partenaire de la première ligne de sûreté</i>
83	Interpretation	83	Interprétation
84	Requirement	84	Exigence
	DIVISION 5		SECTION 5
	RESERVED		RÉSERVÉE
	DIVISION 6		SECTION 6
	ACCESS CONTROLS		MESURES DE CONTRÔLE DE L'ACCÈS
	<i>Overview</i>		<i>Aperçu</i>
95	Division overview	95	Aperçu de la section
	<i>Signs</i>		<i>Panneaux</i>
96	Sign requirements	96	Exigences visant les panneaux
	<i>Restricted Area Access Points</i>		<i>Points d'accès aux zones réglementées</i>
97	Prohibition	97	Interdiction
	<i>Doors, Gates, Emergency Exits and Other Devices</i>		<i>Portes, barrières, sorties d'urgence et autres dispositifs</i>
98	Duty to close and lock — operators	98	Obligation de fermer et de verrouiller — exploitant
99	Duty to close and lock — partners and lessees	99	Obligation de fermer et de verrouiller — partenaires et locataires
100	Temporary use or control	100	Utilisation ou surveillance temporaire
101	Uncontrolled restricted area access point	101	Point d'accès aux zones réglementées non contrôlé
102	Preventing locking	102	Empêcher le verrouillage
103	Emergency exits	103	Sorties d'urgence
	<i>Unauthorized Access</i>		<i>Accès non autorisé</i>
104	Prohibition	104	Interdiction

DIVISION 7	SECTION 7
RESERVED	RÉSERVÉE
DIVISION 8	SECTION 8
ENHANCED ACCESS CONTROLS	MESURES DE CONTRÔLE SUPPLÉMENTAIRES
<i>Overview</i>	<i>Aperçu</i>
107 Division overview	107 Aperçu de la section
<i>Identity Verification System</i>	<i>Système de vérification de l'identité</i>
108 Disclosure of information	108 Communication de renseignements
<i>Information to Be Displayed on a Restricted Area Identity Card</i>	<i>Renseignements qui doivent figurer sur une carte d'identité de zone réglementée</i>
109 Required information	109 Renseignements exigés
<i>Issue of Restricted Area Identity Cards</i>	<i>Délivrance des cartes d'identité de zone réglementée</i>
110 Issuance criteria	110 Critères de délivrance
111 False information	111 Faux renseignements
112 Sponsorship	112 Parrainage
113 Issuance of multiple cards	113 Délivrance de plusieurs cartes
114 Replacement of cards	114 Remplacement des cartes
115 Requirement to inform	115 Exigence d'informer
116 Collection of information	116 Collecte de renseignements
117 Quality control	117 Contrôle de la qualité
118 Protection of information	118 Protection des renseignements
<i>Deactivation of Restricted Area Identity Cards</i>	<i>Désactivation de cartes d'identité de zone réglementée</i>
119 Deactivation request	119 Demande de désactivation
120 Change in employment	120 Changement d'emploi
121 Duty of employer	121 Obligation de l'employeur
122 Retrieval of cards	122 Récupération des cartes
<i>Keys, Combination Codes and Personal Identification Codes</i>	<i>Clés, codes d'accès et codes d'identification personnels</i>
123 Issuance or assignment	123 Délivrance ou attribution
124 Addition of key	124 Adjonction d'une clé
125 Protection of information	125 Protection des renseignements
126 Cancellation, removal or taking back	126 Annulation, enlèvement ou reprise
<i>Records</i>	<i>Registres</i>
127 General requirement	127 Exigence générale
<i>Restricted Area Access Control Process</i>	<i>Processus de contrôle de l'accès aux zones réglementées</i>
128 Use of identity verification system	128 Utilisation du système de vérification de l'identité
<i>Control of Access to Restricted Areas</i>	<i>Contrôle de l'accès aux zones réglementées</i>
129 Unauthorized access prohibition	129 Interdiction d'accès non autorisé
130 Restricted area identity cards — conditions of use	130 Conditions d'utilisation des cartes d'identité de zone réglementée

- 131 Display of restricted area identity cards
132 Oversight

Business Continuity Plans

- 133 Business continuity plans
134 Database backup

Use of Restricted Area Identity Cards, Keys, Combination Codes and Personal Identification Codes

- 135 General prohibitions
136 Report of loss or theft
137 Report of non-functioning card
138 Notification of CATSA

Presentation and Surrender of Restricted Area Identity Cards

- 139 Presentation on demand
140 Surrender on demand
141 Return of cards
142 Notification of Minister

Escort and Surveillance

- 143 General requirement
144 Escort ratio
145 Requirement to remain together
146 Screening requirement
147 Exception — conveyances
148 Escort conveyances

Inspectors

- 149 Exemption
150 Inspector's credentials
151 Escort privileges
152 Conveyance escort privileges

DIVISION 9

AIRPORT SECURITY PROGRAMS

Overview

- 153 Division overview

Interpretation

- 154 Processes and procedures

Airport Security Program Requirements

- 155 Requirement to establish and implement

Documentation

- 169 Compliance with Act and regulatory requirements

Amendments

- 175 Requirement to amend

- 131 Visibilité des cartes d'identité de zone réglementée
132 Supervision

Plans de continuité des activités

- 133 Plans de continuité des activités
134 Copies de secours de base de données

Utilisation des cartes d'identité de zone réglementée, des clés, des codes d'accès et des codes d'identification personnels

- 135 Interdictions générales
136 Avis de perte ou de vol
137 Avis concernant une carte qui ne fonctionne pas
138 Avis à l'ACSTA

Présentation et remise des cartes d'identité de zone réglementée

- 139 Présentation sur demande
140 Remise sur demande
141 Remise des cartes
142 Avis au ministre

Escorte et surveillance

- 143 Exigence générale
144 Nombre de personnes par escorte
145 Exigence de demeurer ensemble
146 Exigence de faire l'objet d'un contrôle
147 Exception — moyens de transport
148 Moyens de transport d'escorte

Inspecteurs

- 149 Exemption
150 Pièce d'identité d'inspecteur
151 Privilèges d'escorte
152 Privilèges d'escorte — moyens de transport

SECTION 9

PROGRAMMES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE

Aperçu

- 153 Aperçu de la section

Interprétation

- 154 Processus et procédure

Exigences des programmes de sûreté aéroportuaire

- 155 Obligation d'établir et de mettre en œuvre

Documentation

- 169 Conformité à la Loi et aux exigences réglementaires

Modifications

- 175 Exigence — modifier

	<i>Security Committee</i>		<i>Comité de sûreté</i>
176	Security committee	176	Comité de sûreté
	<i>Corrective Actions</i>		<i>Mesures correctives</i>
178	Corrective actions	178	Mesures correctives
179	Corrective action plan	179	Plan de mesures correctives
	<i>Disclosure of Information</i>		<i>Communication de renseignements</i>
185	Prohibition	185	Interdiction
	DIVISION 10		SECTION 10
	RESERVED		RÉSERVÉE
	DIVISION 11		SECTION 11
	PRIMARY SECURITY LINE PARTNERS		PARTENAIRES DE LA PREMIÈRE LIGNE DE SÛRETÉ
	<i>Overview</i>		<i>Aperçu</i>
196	Division overview	196	Aperçu de la section
	<i>Requirements</i>		<i>Exigences</i>
197	Requirements	197	Exigences
	<i>Provision of Information</i>		<i>Renseignements fournis</i>
203	Provision to operator of aerodrome	203	Renseignements fournis à l'exploitant de l'aérodrome
	<i>Corrective Actions</i>		<i>Mesures correctives</i>
206	Corrective actions	206	Mesures correctives
207	Corrective action plan	207	Plan d'action correctif
	DIVISION 12		SECTION 12
	RESERVED		RÉSERVÉE
	PART 5		PARTIE 5
	CLASS 2 AERODROMES		AÉRODROMES DE CATÉGORIE 2
	OVERVIEW		APERÇU
218	Part overview	218	Aperçu de la partie
	APPLICATION		APPLICATION
219	Application	219	Application

DIVISION 1	SECTION 1
PROHIBITED ITEMS	ARTICLES INTERDITS
<i>Overview</i>	<i>Aperçu</i>
220 Division overview	220 Aperçu de la section
<i>Authorization for Carriage of or Access to Explosive Substances and Incendiary Devices</i>	<i>Autorisation d'être en possession de substances explosives et d'engins incendiaires ou d'y avoir accès</i>
221 Authorization	221 Autorisation
DIVISION 2	SECTION 2
THREATS AND INCIDENTS	MENACES ET INCIDENTS
<i>Overview</i>	<i>Aperçu</i>
224 Division overview	224 Aperçu de la section
<i>Threat Response</i>	<i>Intervention à la suite de menaces</i>
225 Area under operator's control	225 Zone dont est responsable l'exploitant de l'aérodrome
226 Area under control of other person	226 Zone dont est responsable une autre personne
227 Specific threats	227 Menaces précises
228 Duties of other person	228 Obligations des autres personnes
229 Threats identified by other person	229 Menaces établies par une autre personne
<i>Information Reporting</i>	<i>Rapport de renseignements</i>
230 Security incidents	230 Incidents de sûreté
231 Commercial air service information	231 Renseignements relatifs aux services aériens commerciaux
DIVISION 3	SECTION 3
RESERVED	RÉSERVÉE
DIVISION 4	SECTION 4
PERSONNEL AND TRAINING	PERSONNEL ET FORMATION
<i>Overview</i>	<i>Aperçu</i>
238 Division overview	238 Aperçu de la section
<i>Security Official — Aerodrome</i>	<i>Responsables de la sûreté — aérodrome</i>
241 Interpretation	241 Interprétation
242 Requirement	242 Exigence
DIVISION 5	SECTION 5
RESERVED	RÉSERVÉE

DIVISION 6	SECTION 6
ACCESS CONTROLS	MESURES DE CONTRÔLE DE L'ACCÈS
<i>Overview</i>	<i>Aperçu</i>
255 Division overview	255 Aperçu de la section
<i>Signs</i>	<i>Panneaux</i>
256 Sign requirements	256 Exigences visant les panneaux
<i>Restricted Area Access Points</i>	<i>Points d'accès aux zones réglementées</i>
257 Prohibition	257 Interdiction
<i>Doors, Gates, Emergency Exits and Other Devices</i>	<i>Portes, barrières, sorties d'urgence et autres dispositifs</i>
258 Duty to close and lock — operators	258 Obligation de fermer et de verrouiller — exploitant
259 Duty to close and lock — partners and lessees	259 Obligation de fermer et de verrouiller — partenaires et locataires
260 Temporary use or control	260 Utilisation ou surveillance temporaire
261 Uncontrolled restricted area access point	261 Point d'accès aux zones réglementées non contrôlé
262 Preventing locking	262 Empêcher le verrouillage
263 Emergency exits	263 Sorties d'urgence
<i>Unauthorized Access</i>	<i>Accès non autorisé</i>
264 Prohibition	264 Interdiction
DIVISION 7	SECTION 7
RESERVED	RÉSERVÉE
DIVISION 8	SECTION 8
ENHANCED ACCESS CONTROLS	MESURES DE CONTRÔLE SUPPLÉMENTAIRES
<i>Overview</i>	<i>Aperçu</i>
267 Division overview	267 Aperçu de la section
<i>Identity Verification System</i>	<i>Système de vérification de l'identité</i>
268 Disclosure of information	268 Communication de renseignements
<i>Information to Be Displayed on a Restricted Area Identity Card</i>	<i>Renseignements qui doivent figurer sur une carte d'identité de zone réglementée</i>
269 Required information	269 Renseignements exigés
<i>Issue of Restricted Area Identity Cards</i>	<i>Délivrance des cartes d'identité de zone réglementée</i>
270 Issuance criteria	270 Critères de délivrance
271 False information	271 Faux renseignements
272 Sponsorship	272 Parrainage
273 Issuance of multiple cards	273 Délivrance de plusieurs cartes
274 Replacement of cards	274 Remplacement des cartes
275 Requirement to inform	275 Exigence d'informer
276 Collection of information	276 Collecte de renseignements

277	Quality control	277	Contrôle de la qualité
278	Protection of information	278	Protection des renseignements
	<i>Deactivation of Restricted Area Identity Cards</i>		<i>Désactivation de cartes d'identité de zone réglementée</i>
279	Deactivation request	279	Demande de désactivation
280	Change in employment	280	Changement d'emploi
281	Duty of employer	281	Obligation de l'employeur
282	Retrieval of cards	282	Récupération des cartes
	<i>Keys, Combination Codes and Personal Identification Codes</i>		<i>Clés, codes d'accès et codes d'identification personnels</i>
283	Issuance or assignment	283	Délivrance ou attribution
284	Addition of key	284	Adjonction d'une clé
285	Protection of information	285	Protection des renseignements
286	Cancellation, removal or taking back	286	Annulation, enlèvement ou reprise
	<i>Records</i>		<i>Registres</i>
287	General requirement	287	Exigence générale
	<i>Restricted Area Access Control Process</i>		<i>Processus de contrôle de l'accès aux zones réglementées</i>
288	Use of identity verification system	288	Utilisation du système de vérification de l'identité
	<i>Control of Access to Restricted Areas</i>		<i>Contrôle de l'accès aux zones réglementées</i>
289	Unauthorized access prohibition	289	Interdiction d'accès non autorisé
290	Restricted area identity cards — conditions of use	290	Conditions d'utilisation des cartes d'identité de zone réglementée
291	Display of restricted area identity cards	291	Visibilité des cartes d'identité de zone réglementée
292	Oversight	292	Supervision
	<i>Business Continuity Plans</i>		<i>Plans de continuité des activités</i>
293	Business continuity plans	293	Plans de continuité des activités
294	Database backup	294	Copies de secours de base de données
	<i>Use of Restricted Area Identity Cards, Keys, Combination Codes and Personal Identification Codes</i>		<i>Utilisation des cartes d'identité de zone réglementée, des clés, des codes d'accès et des codes d'identification personnels</i>
295	General prohibitions	295	Interdictions générales
296	Report of loss or theft	296	Avis de perte ou de vol
297	Report of non-functioning card	297	Avis concernant une carte qui ne fonctionne pas
298	Notification of CATSA	298	Avis à l'ACSTA
	<i>Presentation and Surrender of Restricted Area Identity Cards</i>		<i>Présentation et remise des cartes d'identité de zone réglementée</i>
299	Presentation on demand	299	Présentation sur demande
300	Surrender on demand	300	Remise sur demande
301	Return of cards	301	Remise des cartes
302	Notification of Minister	302	Avis au ministre
	<i>Escort and Surveillance</i>		<i>Escorte et surveillance</i>
303	General requirement	303	Exigence générale
304	Escort ratio	304	Nombre de personnes par escorte
305	Requirement to remain together	305	Exigence de demeurer ensemble
306	Screening requirement	306	Exigence de faire l'objet d'un contrôle

307 Exception — conveyances

308 Escort conveyances

Inspectors

309 Exemption

310 Inspector's credentials

311 Escort privileges

312 Conveyance escort privileges

307 Exception — moyens de transport

308 Moyens de transport d'escorte

Inspecteurs

309 Exemption

310 Pièce d'identité d'inspecteur

311 Privilèges d'escorte

312 Privilèges d'escorte — moyens de transport

DIVISION 9

AIRPORT SECURITY PROGRAMS

Overview

313 Division overview

Interpretation

314 Processes and procedures

Airport Security Program Requirements

315 Requirement to establish and implement

Documentation

329 Compliance with Act and regulatory requirements

Amendments

335 Requirement to amend

Security Committee

336 Security committee

Corrective Actions

338 Corrective actions

339 Corrective action plan

Primary Security Line Partners

340 Provision of information to operators of aerodromes

Disclosure of Information

346 Prohibition

DIVISION 10

RESERVED

SECTION 9

PROGRAMMES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE

Aperçu

313 Aperçu de la section

Interprétation

314 Processus et procédure

Exigences des programmes de sûreté aéroportuaire

315 Obligation d'établir et de mettre en œuvre

Documentation

329 Conformité à la Loi et aux exigences réglementaires

Modifications

335 Exigence — modifier

Comité de sûreté

336 Comité de sûreté

Mesures correctives

338 Mesures correctives

339 Plan de mesures correctives

Partenaires de la première ligne de sûreté

340 Renseignements fournis à l'exploitant de l'aérodrome

Communication de renseignements

346 Interdiction

SECTION 10

RÉSERVÉE

	DIVISION 11		SECTION 11
	RESERVED		RÉSERVÉE
	PART 6		PARTIE 6
	CLASS 3 AERODROMES		AÉRODROMES DE CATÉGORIE 3
	OVERVIEW		APERÇU
367	Part overview	367	Aperçu de la partie
	APPLICATION		APPLICATION
368	Application	368	Application
	DIVISION 1		SECTION 1
	PROHIBITED ITEMS		ARTICLES INTERDITS
	<i>Overview</i>		<i>Aperçu</i>
369	Division overview	369	Aperçu de la section
	<i>Authorization for Carriage of or Access to Explosive Substances and Incendiary Devices</i>		<i>Autorisation d'être en possession de substances explosives et d'engins incendiaires ou d'y avoir accès</i>
370	Authorization	370	Autorisation
	DIVISION 2		SECTION 2
	THREATS AND INCIDENTS		MENACES ET INCIDENTS
	<i>Overview</i>		<i>Aperçu</i>
373	Division overview	373	Aperçu de la section
	<i>Threat Response</i>		<i>Intervention à la suite de menaces</i>
374	Area under operator's control	374	Zone dont est responsable l'exploitant de l'aérodrome
375	Area under control of other person	375	Zone dont est responsable une autre personne
376	Specific threats	376	Menaces précises
377	Duties of other persons	377	Obligations des autres personnes
378	Threats identified by other persons	378	Menaces établies par une autre personne
	<i>Information Reporting</i>		<i>Rapport de renseignements</i>
379	Security incidents	379	Incidents de sûreté
380	Commercial air service information	380	Renseignements relatifs aux services aériens commerciaux
	DIVISION 3		SECTION 3
	RESERVED		RÉSERVÉE

	DIVISION 4		SECTION 4
	PERSONNEL AND TRAINING		PERSONNEL ET FORMATION
	<i>Overview</i>		<i>Aperçu</i>
387	Division overview	387	Aperçu de la section
	<i>Security Official — Aerodrome</i>		<i>Responsables de la sûreté — aérodrome</i>
390	Interpretation	390	Interprétation
391	Requirement	391	Exigence
	DIVISION 5		SECTION 5
	RESERVED		RÉSERVÉE
	DIVISION 6		SECTION 6
	ACCESS CONTROLS		MESURES DE CONTRÔLE DE L'ACCÈS
	<i>Overview</i>		<i>Aperçu</i>
403	Division overview	403	Aperçu de la section
	<i>Restricted Area Access Points</i>		<i>Points d'accès aux zones réglementées</i>
405	Prohibition	405	Interdiction
	<i>Doors, Gates, Emergency Exits and Other Devices</i>		<i>Portes, barrières, sorties d'urgence et autres dispositifs</i>
406	Duty to close and lock — operators	406	Obligation de fermer et de verrouiller — exploitant
407	Duty to close and lock — partners and lessees	407	Obligation de fermer et de verrouiller — partenaires et locataires
408	Temporary use or control	408	Utilisation ou surveillance temporaire
409	Uncontrolled restricted area access point	409	Point d'accès aux zones réglementées non contrôlé
410	Preventing locking	410	Empêcher le verrouillage
411	Emergency exits	411	Sorties d'urgence
	<i>Unauthorized Access</i>		<i>Accès non autorisé</i>
412	Prohibition	412	Interdiction
	DIVISION 7		SECTION 7
	RESERVED		RÉSERVÉE
	DIVISION 8		SECTION 8
	AIRPORT SECURITY PROGRAMS		PROGRAMMES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE
	<i>Overview</i>		<i>Aperçu</i>
415	Division overview	415	Aperçu de la section
	<i>Interpretation</i>		<i>Interprétation</i>
416	Processes and procedures	416	Processus et procédure

	<i>Airport Security Program Requirements</i>		<i>Exigences des programmes de sûreté aéroportuaires</i>
417	Requirement to establish and implement	417	Obligation d'établir et de mettre en œuvre
	<i>Documentation</i>		<i>Documentation</i>
431	Compliance with Act and regulatory requirements	431	Conformité à la Loi et aux exigences réglementaires
	<i>Amendments</i>		<i>Modifications</i>
437	Requirement to amend	437	Exigence — modifier
	<i>Security Committee</i>		<i>Comité de sûreté</i>
438	Security committee	438	Comité de sûreté
	<i>Corrective Actions</i>		<i>Mesures correctives</i>
440	Corrective actions	440	Mesures correctives
441	Corrective action plan	441	Plan de mesures correctives
	<i>Primary Security Line Partners</i>		<i>Partenaires de la première ligne de sûreté</i>
442	Provision of information to operators of aerodromes	442	Renseignements fournis à l'exploitant de l'aérodrome
	<i>Disclosure of Information</i>		<i>Communication de renseignements</i>
445	Prohibition	445	Interdiction
	DIVISION 9		SECTION 9
	RESERVED		RÉSERVÉE
	DIVISION 10		SECTION 10
	RESERVED		RÉSERVÉE
	PART 7		PARTIE 7
	OTHER AERODROMES		AUTRES AÉRODROMES
	OVERVIEW		APERÇU
466	Part overview	466	Aperçu de la partie
	DIVISION 1		SECTION 1
	AUTHORIZATION FOR CARRIAGE OF OR ACCESS TO EXPLOSIVE SUBSTANCES AND INCENDIARY DEVICES		AUTORISATION D'ÊTRE EN POSSESSION DE SUBSTANCES EXPLOSIVES ET D'ENGINS INCENDIAIRES OU D'Y AVOIR ACCÈS
467	Application	467	Application
468	Authorization	468	Autorisation
	DIVISION 2		SECTION 2
	THREATS AND INCIDENTS		MENACES ET INCIDENTS
	<i>Application</i>		<i>Application</i>
469	Application	469	Application

Threat Response

- 470 Area under operator's control
 471 Area under control of other person
 472 Specific threats
 473 Duties of other person
 474 Threats identified by other person

Information Reporting

- 475 Security incidents
 476 Commercial air service information

PART 8

AIRCRAFT SECURITY

OVERVIEW

- 482 Part overview

WEAPONS, EXPLOSIVE SUBSTANCES AND INCENDIARY DEVICES

- 483 Weapons
 484 Transport of loaded firearms
 485 Transport of unloaded firearms
 486 Storage of unloaded firearms
 487 Provision of alcoholic beverages
 488 Authorizations for peace officers
 489 Requirement to inform
 490 Unloaded firearm authorizations — air carriers

PERSONS IN THE CUSTODY OF AN ESCORT OFFICER

- 491 Definition of "organization responsible for the person in custody"
 492 Peace officer duties
 493 Consumption of alcoholic beverages
 494 Provision of alcoholic beverages
 495 Seating of persons in custody

THREAT RESPONSE AND
INFORMATION REPORTING*Threat Response*

- 496 Threat to aircraft — air carriers
 497 Specific threat to aircraft — air carriers
 498 Threat to facility or aerodrome — air carriers
 499 Specific threat to facility or aerodrome — air carriers

Reporting of Security Incidents

- 500 Notification of Minister

Intervention à la suite de menaces

- 470 Zone dont est responsable l'exploitant de l'aérodrome
 471 Zone dont est responsable une autre personne
 472 Menaces précises
 473 Obligations des autres personnes
 474 Menaces établies par une autre personne

Rapport de renseignements

- 475 Incidents de sûreté
 476 Renseignements relatifs aux services aériens commerciaux

PARTIE 8

SÛRETÉ DES AÉRONEFS

APERÇU

- 482 Aperçu de la partie

ARMES, SUBSTANCES EXPLOSIVES ET ENGIN INCENDIAIRES

- 483 Armes
 484 Transport d'armes à feu chargées
 485 Transport d'armes à feu non chargées
 486 Rangement d'armes à feu non chargées
 487 Boissons alcoolisées fournies
 488 Autorisation de l'agent de la paix
 489 Exigence de renseignement
 490 Autorisation pour arme à feu non chargée — transporteurs aériens

PERSONNES SOUS LA GARDE D'UN AGENT D'ESCORTE

- 491 Définition de « organisme responsable de la personne sous garde »
 492 Obligations de l'agent de la paix
 493 Consommation de boissons alcoolisées
 494 Boissons alcoolisées fournies
 495 Où asseoir une personne sous garde

INTERVENTION À LA SUITE DE MENACES
ET RAPPORT DE RENSEIGNEMENTS*Intervention à la suite de menaces*

- 496 Menace contre un aéronef — transporteur aérien
 497 Menace précise contre un aéronef — transporteur aérien
 498 Menace contre une installation — transporteur aérien
 499 Menace précise contre une installation — transporteur aérien

Rapports d'incidents de sûreté

- 500 Avis au ministre

<i>Security Information</i>	<i>Renseignements relatifs à la sûreté</i>
501 Provision to Minister	501 Renseignements fournis au ministre
502 Duty of service providers	502 Obligation des fournisseurs de services
PART 9	PARTIE 9
RESERVED	RÉSERVÉE
PART 10	PARTIE 10
RESERVED	RÉSERVÉE
PART 11	PARTIE 11
RESERVED	RÉSERVÉE
PART 12	PARTIE 12
RESERVED	RÉSERVÉE
PART 13	PARTIE 13
MINISTERIAL POWERS AND DUTIES	POUVOIRS ET OBLIGATIONS DU MINISTRE
OVERVIEW	APERÇU
569 Part overview	569 Aperçu de la partie
IDENTITY VERIFICATION SYSTEM	SYSTÈME DE VÉRIFICATION DE L'IDENTITÉ
570 Disclosure of information	570 Communication de renseignements
571 Deactivation request	571 Demande de désactivation
PART 14	PARTIE 14
DESIGNATED PROVISIONS	TEXTES DÉSIGNÉS
OVERVIEW	APERÇU
578 Part overview	578 Aperçu de la partie
DESIGNATED PROVISIONS	TEXTES DÉSIGNÉS
579 Designated provisions	579 Textes désignés
580 Designation of security measure provisions	580 Désignation des dispositions des mesures de sûreté
NOTICE OF CONTRAVENTION	AVIS DE CONTRAVENTION
581 Notice requirements	581 Exigences de l'avis

PART 15

**CONSEQUENTIAL AMENDMENTS,
TRANSITIONAL PROVISIONS,
REPEAL AND COMING INTO FORCE**

**CONSEQUENTIAL AMENDMENTS TO THE
DESIGNATED PROVISIONS REGULATIONS**

- 582 Repeal — Section 3
- 583 Repeal — Schedule 2
- 584 Repeal — Schedule 4

TRANSITIONAL AMENDMENTS

- 585 Operators of class 1 aerodromes
- 586 Operators of class 2 aerodromes
- 587 Operators of class 3 aerodromes

REPEAL

588

COMING INTO FORCE

589 Registration

SCHEDULE 1

SCHEDULE 2

SCHEDULE 3

SCHEDULE 4

SCHEDULE 5

**CANADIAN AVIATION SECURITY
REGULATIONS**

OVERVIEW

Regulations
overview

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 and are designed to facilitate the detection of, prevention of, response to and recovery from acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation.

Other
instruments

(2) These Regulations are supplemented from time to time by other aviation security regulations, security measures, interim orders and emergency directions.

PARTIE 15

**MODIFICATIONS CORRÉLATIVES,
DISPOSITIONS TRANSITOIRES,
ABROGATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR**

**MODIFICATIONS CORRÉLATIVES AU RÈGLEMENT
SUR LES TEXTES DÉSIGNÉS**

- 582 Abrogation — article 3
- 583 Abrogation — annexe 2
- 584 Abrogation — annexe 4

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

- 585 Exploitants d'aérodromes de catégorie 1
- 586 Exploitants d'aérodromes de catégorie 2
- 587 Exploitants d'aérodromes de catégorie 3

ABROGATION

588

ENTRÉE EN VIGUEUR

589 Enregistrement

ANNEXE 1

ANNEXE 2

ANNEXE 3

ANNEXE 4

ANNEXE 5

**RÈGLEMENT CANADIEN SUR
LA SÛRETÉ AÉRIENNE**

APERÇU

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 et est conçu 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) S'ajoutent au présent règlement, au besoin, les autres règlements sur la sûreté aérienne, les mesures de sûreté, les arrêtés d'urgence et les directives d'urgence.

Aperçu du
règlement

Autres textes

Structure	<p>2. These Regulations are divided into 14 parts:</p> <p>(a) Part 1 deals with screening authorities and the screening of persons and goods at aerodromes;</p> <p>(b) Part 2 deals with other air transport security functions of CATSA;</p> <p>(c) Part 3 deals with weapons, explosive substances and incendiary devices;</p> <p>(d) Part 4 deals with security at aerodromes listed in Schedule 1;</p> <p>(e) Part 5 deals with security at aerodromes listed in Schedule 2;</p> <p>(f) Part 6 deals with security at aerodromes listed in Schedule 3;</p> <p>(g) Part 7 deals with security at other aerodromes;</p> <p>(h) Part 8 deals with aircraft security;</p> <p>(i) Part 9 is reserved;</p> <p>(j) Part 10 is reserved;</p> <p>(k) Part 11 is reserved;</p> <p>(l) Part 12 is reserved;</p> <p>(m) Part 13 sets out ministerial powers and duties; and</p> <p>(n) Part 14 sets out an administrative monetary penalty scheme for the contravention of certain aviation security provisions of the Act, certain provisions of these Regulations and the provisions of any security measure.</p>	<p>2. Le présent règlement est divisé en quatorze parties :</p> <p>a) la partie 1 traite des administrations de contrôle et du contrôle des personnes et des biens aux aéroports;</p> <p>b) la partie 2 traite des autres fonctions de l'ACSTA liées à la sûreté aérienne;</p> <p>c) la partie 3 traite des armes, des substances explosives et des engins incendiaires;</p> <p>d) la partie 4 traite de la sûreté aux aéroports énumérés à l'annexe 1;</p> <p>e) la partie 5 traite de la sûreté aux aéroports énumérés à l'annexe 2;</p> <p>f) la partie 6 traite de la sûreté aux aéroports énumérés à l'annexe 3;</p> <p>g) la partie 7 traite de la sûreté aux autres aéroports;</p> <p>h) la partie 8 traite de la sûreté des aéronefs;</p> <p>i) la partie 9 est réservée;</p> <p>j) la partie 10 est réservée;</p> <p>k) la partie 11 est réservée;</p> <p>l) la partie 12 est réservée;</p> <p>m) la partie 13 prévoit les pouvoirs et les obligations du ministre;</p> <p>n) la partie 14 prévoit un mécanisme de sanctions administratives pécuniaires pour les contraventions à certaines dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne, à certaines dispositions du présent règlement et aux dispositions de toute mesure de sûreté.</p>	Organisation
-----------	--	--	--------------

INTERPRETATION

Definitions	<p>3. The following definitions apply in these Regulations.</p> <p>“accepted cargo” means any cargo in respect of which an air waybill or other similar control document is issued.</p> <p>“Act” means the <i>Aeronautics Act</i>.</p> <p>“biometric template” means a template generated by algorithms that encode an identifiable physiological or behavioural characteristic of a person.</p> <p>“carry-on baggage” means any baggage and personal belongings to which a person has or will have access on board an aircraft.</p> <p>“CATSA” means the Canadian Air Transport Security Authority established under subsection 5(1) of the <i>Canadian Air Transport Security Authority Act</i>.</p> <p>“checked baggage” means any baggage and personal belongings in respect of which a baggage tag is issued after the baggage and personal belongings are accepted for transportation.</p> <p>“combination code” means a series of numbers or letters, or both, that is assigned to a person by, or under the authority of, the operator of an aerodrome and that, when entered into mechanical or electronic equipment on or near a door, gate or other device, unlocks or releases the door, gate or other device and allows access to a restricted area.</p>
-------------	--

DÉFINITIONS

Definitions	<p>3. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.</p> <p>« ACSTA » L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien créée par le paragraphe 5(1) de la <i>Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien</i>.</p> <p>« administration de contrôle » Personne responsable du contrôle des personnes et des biens.</p> <p>« agent de contrôle » S'entend au sens de l'article 2 de la <i>Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien</i>.</p> <p>« agent de la paix »</p> <p>a) Tout membre du Service correctionnel du Canada désigné à titre d'agent de la paix aux termes de la partie I de la <i>Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition</i> et tout autre agent ou employé permanent d'une prison autre qu'un pénitencier au sens de la partie I de cette loi;</p> <p>b) tout membre de la Gendarmerie royale du Canada, officier de police ou agent de police;</p> <p>c) toute personne désignée, par le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, le commissaire de la Gendarmerie royale du Canada ou un ministre d'une province, à titre d'agent de la paix pour la préservation et le maintien de la paix publique à un aéroport;</p>	Définitions
-------------	---	-------------

« ACSTA »
« CATSA »« administration
de contrôle »
“screening
authority”« agent de
contrôle »
“screening
officer”« agent de la
paix »
“peace officer”

“crew member” « membre d’équipage »	“crew member” means a person assigned to duty on an aircraft during flight time by the operator of the aircraft.	d) tout agent qui applique les dispositions de la <i>Loi sur l’immigration et la protection des réfugiés</i> ou des règlements, mandats, mesures ou décisions pris en vertu de cette loi en ce qui concerne l’arrestation, la détention et le renvoi hors du Canada de toute personne;	
“escort officer” « agent d’escorte »	“escort officer” means (a) a peace officer; and (b) any person authorized by the federal government or a provincial government or any of their agencies to escort a person in custody on a flight.	e) tout officier ou militaire du rang des Forces canadiennes qui est nommé à titre de policier militaire aux termes des règlements d’application de l’article 156 de la <i>Loi sur la défense nationale</i> .	
“firearm” « arme à feu »	“firearm” has the same meaning as in section 2 of the <i>Criminal Code</i> .		
“general list of prohibited items” « liste générale des articles interdits »	“general list of prohibited items” means Part 1 of TP 14628, which lists or describes goods that (a) could pose a threat to aviation security; (b) are prohibited as carry-on baggage by the governments of other countries; or (c) are identified by the International Civil Aviation Organization as items that must never be carried in the cabin of an aircraft or taken into a restricted area.	« agent d’escorte » a) Tout agent de la paix; b) toute personne autorisée, par le gouvernement fédéral ou un gouvernement provincial, ou tout organisme relevant de ceux-ci, à escorter une personne sous garde durant un vol.	« agent d’escorte » “escort officer”
“incendiary device” « engin incendiaire »	“incendiary device” means an object, other than a match or pocket lighter, that is fabricated with combustible materials and is designed to inflict burn injuries on individuals or to cause fire damage to property.	« arme » S’entend au sens de l’article 2 du <i>Code criminel</i> .	« arme à feu » “firearm”
“inspector” « inspecteur »	“inspector” means a person who is authorized by the Minister to carry out an inspection under subsection 8.7(1) of the Act.	« bagages de cabine » Bagages et effets personnels auxquels une personne a ou aura accès à bord d’un aéronef.	« bagages de cabine » “carry-on baggage”
“key” « clé »	“key” means a key, card or other device, including a functionality that can be added to a restricted area identity card, that is designed to allow access to a restricted area and that is issued to an individual by, or under the authority of, the operator of an aerodrome.	« bagages enregistrés » Bagages et effets personnels à l’égard desquels une étiquette de bagage a été délivrée après qu’ils ont été acceptés aux fins du transport.	« bagages enregistrés » “checked baggage”
“Minister” « ministre »	“Minister” means the Minister of Transport.	« carte d’identité de zone réglementée » Laissez-passer de zone réglementée délivré par l’exploitant d’un aéroport énuméré aux annexes 1 ou 2 ou sous son autorité.	« carte d’identité de zone réglementée » “restricted area identity card”
“non-passenger screening checkpoint” « point de contrôle des non-passagers »	“non-passenger screening checkpoint” means a restricted area access point or a location inside a restricted area where persons other than passengers are screened or can be screened.	« clé » Clé, carte ou autre dispositif, y compris une fonction pouvant être ajoutée à une carte d’identité de zone réglementée, qui est conçu pour donner l’accès à une zone réglementée et qui est délivré à une personne physique par l’exploitant d’un aéroport ou sous son autorité.	« clé » “key”
“operator of an aerodrome” « exploitant d’un aérodrome »	“operator of an aerodrome” means (a) in the case of an aerodrome that is not an airport, the person in charge of the aerodrome, and includes an employee, an agent or a representative of the person in charge of the aerodrome; (b) in the case of an airport, the holder of the Canadian aviation document issued in respect of the airport or the person in charge of the airport, and includes an employee, an agent or a representative of the holder of the Canadian aviation document; and (c) in the case of an aerodrome or part of an aerodrome that is operated by the Minister of National Defence and used by an air carrier, the person in charge of commercial air service operations at the aerodrome.	« code d’accès » Série de chiffres ou de lettres, ou les deux, qui est attribuée à une personne par l’exploitant d’un aéroport ou sous son autorité et qui, lorsqu’elle est entrée dans un appareil mécanique ou électronique situé sur une porte, une barrière ou un autre dispositif ou à proximité de ceux-ci, les déverrouille ou les ouvre et donne accès à une zone réglementée.	« code d’accès » “combination code”
“operator of an aircraft” « utilisateur d’un aéronef »	“operator of an aircraft” means the person who has possession of the aircraft as owner, lessee or otherwise.	« code d’identification personnel » Série de chiffres ou de lettres, ou les deux, qui est choisie par une personne ou attribuée à une personne par l’exploitant d’un aéroport ou sous son autorité et qui, lorsqu’elle est entrée dans un appareil mécanique ou électronique ou présentée près de celui-ci, situé sur une porte, une barrière ou autre dispositif ou à proximité de ceux-ci, les déverrouille ou les ouvre et donne accès à une zone réglementée.	« code d’identification personnel » “personal identification code”
“passenger screening checkpoint” « point de contrôle des passagers »	“passenger screening checkpoint” means a screening checkpoint that is intended primarily for the screening of departing passengers.	« enceinte de sûreté » Toute caractéristique topographique ou construction utilisée pour empêcher ou dissuader les personnes non autorisées d’accéder à une zone réglementée.	« enceinte de sûreté » “security barrier”
		« engin incendiaire » Objet, autre qu’une allumette ou un briquet de poche, fabriqué avec des matières inflammables et conçu pour causer des brûlures aux personnes physiques ou des dommages par l’incendie à la propriété.	« engin incendiaire » “incendiary device”

"peace officer" « agent de la paix »	<p>"peace officer" means</p> <p>(a) a member of the Correctional Service of Canada who is designated as a peace officer under Part I of the <i>Corrections and Conditional Release Act</i> and any other officer or permanent employee of a prison other than a penitentiary as defined in Part I of that Act;</p> <p>(b) a member of the Royal Canadian Mounted Police, a police officer or a police constable;</p> <p>(c) any person who is designated by the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, the Commissioner of the Royal Canadian Mounted Police or a provincial minister as a peace officer for the purpose of the preservation and maintenance of the public peace at an aerodrome;</p> <p>(d) an officer who is enforcing any provision of the <i>Immigration and Refugee Protection Act</i>, or of any regulations, warrant, order or direction made under that Act, respecting the arrest, detention or removal from Canada of any person; and</p> <p>(e) an officer or non-commissioned member of the Canadian Forces who is appointed as a member of the military police under regulations for the purposes of section 156 of the <i>National Defence Act</i>.</p>	<p>« exigence réglementaire » Exigence prévue par :</p> <p>a) le présent règlement;</p> <p>b) tout autre règlement sur la sûreté aérienne;</p> <p>c) une mesure de sûreté;</p> <p>d) un arrêté d'urgence.</p>	« exigence réglementaire "regulatory requirement"
"personal identification code" « code d'identification personnel »	<p>"personal identification code" means a series of numbers or letters, or both, that is chosen by a person or that is assigned to a person by, or under the authority of, the operator of an aerodrome and that, when entered into or placed near mechanical or electronic equipment on or near a door, gate or other device, unlocks or releases the door, gate or other device and allows access to a restricted area.</p>	<p>« exploitant d'un aérodrome »</p> <p>a) Dans le cas d'un aérodrome qui n'est pas un aéroport, la personne responsable de l'aérodrome, y compris un employé, un mandataire ou un représentant de cette personne;</p> <p>b) dans le cas d'un aéroport, le titulaire du document d'aviation canadien délivré à l'égard de l'aéroport ou la personne qui en est responsable, y compris un employé, un mandataire ou un représentant du titulaire du document d'aviation canadien;</p> <p>c) dans le cas d'un aérodrome, ou partie d'un aérodrome, qui est exploité par le ministre de la Défense nationale et qui est utilisé par un transporteur aérien, la personne responsable de l'exploitation des services aériens commerciaux de l'aérodrome.</p>	« exploitant d'un aérodrome » "operator of an aerodrome"
"primary security line" « première ligne de sûreté »	<p>"primary security line" means the boundary between a restricted area and a non-restricted area at an aerodrome.</p>	<p>« fret accepté » Fret à l'égard duquel une lettre de transport aérien ou un autre document de contrôle similaire ont été remis.</p>	« fret accepté » "accepted cargo"
"primary security line partner" « partenaire de la première ligne de sûreté »	<p>"primary security line partner" means a business, organization or non-profit group — other than the operator of an aerodrome, CATSA, a government department or agency or the police service with jurisdiction at an aerodrome — that occupies an area that is on an aerodrome's primary security line and that includes a restricted area access point. This definition includes, but is not limited to, a commercial lessee of the operator of an aerodrome.</p>	<p>« inspecteur » Personne autorisée par le ministre à effectuer des inspections en vertu du paragraphe 8.7(1) de la Loi.</p>	« inspecteur » "inspector"
"regulatory requirement" « exigence réglementaire »	<p>"regulatory requirement" means a requirement of</p> <p>(a) these Regulations;</p> <p>(b) any other aviation security regulations;</p> <p>(c) a security measure; or</p> <p>(d) an interim order.</p>	<p>« laissez-passer de zone réglementée » Laissez-passer délivré par l'exploitant d'un aérodrome ou sous son autorité à une personne qui a besoin d'accéder de façon continue à des zones réglementées dans le cadre de son emploi.</p>	« laissez-passer de zone réglementée » "restricted area pass"
"restricted area" « zone réglementée »	<p>"restricted area" means any area of an aerodrome to which access is restricted to authorized persons.</p>	<p>« liste générale des articles interdits » Partie 1 du TP 14628, qui énumère ou décrit les biens :</p>	« liste générale des articles interdits » "general list of prohibited items"
"restricted area access point" « point d'accès aux zones réglementées »	<p>"restricted area access point" means an opening in a security barrier that allows access to a restricted area.</p>	<p>a) qui pourraient constituer un danger pour la sûreté aérienne;</p> <p>b) qui sont interdits comme bagages de cabine par les gouvernements d'autres pays;</p> <p>c) qui sont désignés par l'Organisation de l'aviation civile internationale comme étant des articles qui ne doivent jamais être transportés à bord de la cabine d'un aéronef ni apportés dans une zone réglementée.</p>	« liste spécifique des articles interdits » "specific list of prohibited items"
"restricted area identity card" « carte d'identité de zone réglementée »	<p>"restricted area identity card" means a restricted area pass issued by or under the authority of the operator of an aerodrome listed in Schedule 1 or 2.</p>	<p>« liste spécifique des articles interdits » Partie 2 du TP 14628, qui énumère les vols ou les catégories de vols exigeant un contrôle accru en raison de conditions de danger élevé ou de l'harmonisation des règles de contrôle et qui énumère ou décrit, pour chaque vol ou catégorie de vols, les biens qui s'ajoutent à ceux énumérés ou décrits dans la liste générale des articles interdits.</p>	« Loi » "Act"
		<p>« Loi » La <i>Loi sur l'aéronautique</i>.</p>	« membre d'équipage » "crew member"
		<p>« membre d'équipage » Personne qui est chargée par l'utilisateur d'un aéronef de fonctions à bord de celui-ci pendant le temps de vol.</p>	« ministre » "Minister"
		<p>« ministre » Le ministre des Transports.</p>	« modèle biométrique » "biometric template"
		<p>« modèle biométrique » Modèle produit au moyen d'algorithmes qui encodent une caractéristique physiologique ou comportementale identifiable d'une personne.</p>	

<p>“restricted area pass” « laissez-passer de zone réglementée »</p> <p>“screening authority” « administration de contrôle »</p> <p>“screening officer” « agent de contrôle »</p> <p>“security barrier” « enceinte de sûreté »</p> <p>“security personnel” « personnel de sûreté »</p> <p>“specific list of prohibited items” « liste spécifique des articles interdits »</p> <p>“sterile area” « zone stérile »</p> <p>“TP 14628” « TP 14628 »</p> <p>“weapon” « arme »</p>	<p>“restricted area pass” means a pass issued by or under the authority of the operator of an aerodrome to a person who requires ongoing access to restricted areas as part of their employment.</p> <p>“screening authority” means a person responsible for the screening of persons and goods.</p> <p>“screening officer” has the same meaning as in section 2 of the <i>Canadian Air Transport Security Authority Act</i>.</p> <p>“security barrier” means a physical structure or natural feature used to prevent or deter access by unauthorized persons to a restricted area.</p> <p>“security personnel” means, in the case of an aerodrome, individuals, other than peace officers, who are employed at the aerodrome to detect, prevent, respond to, and assist in the recovery from acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation.</p> <p>“specific list of prohibited items” means Part 2 of TP 14628, which lists flights or classes of flights that require additional screening for reasons respecting elevated threat conditions or the harmonization of screening rules and which lists or describes, for each flight or class of flight, goods that are supplemental to the goods listed or described in the general list of prohibited items.</p> <p>“sterile area” means a restricted area, including any passenger loading bridge attached to it, that is used to segregate the following persons from other persons at an aerodrome:</p> <p style="margin-left: 20px;">(a) passengers who have been screened;</p> <p style="margin-left: 20px;">(b) passengers who are exempted from screening in accordance with an aviation security regulation, a security measure, an emergency direction or an interim order; and</p> <p style="margin-left: 20px;">(c) other persons who are authorized to be in the area by the operator of the aerodrome.</p> <p>“TP 14628” means the document entitled <i>Prohibited Items Lists</i>, published by the Department of Transport in December 2006, as amended from time to time.</p> <p>“weapon” has the same meaning as in section 2 of the <i>Criminal Code</i>.</p>	<p>« partenaire de la première ligne de sûreté » Entreprise, organisme ou groupe à but non lucratif — à l’exception de l’exploitant d’un aérodrome, de l’ACSTA, d’un ministère ou organisme gouvernemental ou d’un corps policier ayant compétence à l’aérodrome — qui occupe une zone qui est située sur la première ligne de sûreté et qui comprend un point d’accès aux zones réglementées. La présente définition comprend notamment les locataires commerciaux de l’exploitant d’un aérodrome.</p> <p>« personnel de sûreté » Dans le cas d’un aérodrome, personnes physiques, autres que des agents de la paix, employées à cet aérodrome pour détecter et prévenir les atteintes illicites et les tentatives d’atteintes à l’aviation civile et intervenir et aider à la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d’atteintes.</p> <p>« point d’accès aux zones réglementées » Ouverture dans une enceinte de sûreté qui donne accès à une zone réglementée.</p> <p>« point de contrôle des non-passagers » Point d’accès aux zones réglementées ou endroit dans une zone réglementée où le contrôle des personnes autres que des passagers est effectué ou peut être effectué.</p> <p>« point de contrôle des passagers » Point de contrôle conçu principalement pour le contrôle des passagers au départ.</p> <p>« première ligne de sûreté » La ligne de démarcation entre une zone réglementée et une zone non réglementée à un aérodrome.</p> <p>« TP 14628 » Document intitulé <i>Listes des articles interdits</i>, publié en décembre 2006 par le ministère des Transports, avec ses modifications successives.</p> <p>« utilisateur d’un aéronef » La personne qui a la possession d’un aéronef, notamment à titre de propriétaire ou de locataire.</p> <p>« zone réglementée » Zone d’un aérodrome dont l’accès est restreint aux personnes autorisées.</p> <p>« zone stérile » Zone réglementée, y compris toute passerelle d’embarquement des passagers qui y est attachée, qui est utilisée pour séparer les personnes ci-après des autres personnes à un aérodrome :</p> <p style="margin-left: 20px;">a) les passagers qui ont fait l’objet d’un contrôle;</p> <p style="margin-left: 20px;">b) les passagers qui sont dispensés d’un contrôle conformément à un règlement sur la sûreté aérienne, une mesure de sûreté, une directive d’urgence ou un arrêté d’urgence;</p> <p style="margin-left: 20px;">c) les autres personnes autorisées par l’exploitant de l’aérodrome à s’y trouver.</p>	<p>« partenaire de la première ligne de sûreté » “primary security line partner”</p> <p>« personnel de sûreté » “security personnel”</p> <p>« point d’accès aux zones réglementées » “restricted area access point”</p> <p>« point de contrôle des non-passagers » “non-passenger screening checkpoint”</p> <p>« point de contrôle des passagers » “passenger screening checkpoint”</p> <p>« première ligne de sûreté » “primary security line”</p> <p>« TP 14628 » “TP 14628”</p> <p>« utilisateur d’un aéronef » “operator of an aircraft”</p> <p>« zone réglementée » “restricted area”</p> <p>« zone stérile » “sterile area”</p>
--	--	---	---

PART I

SCREENING

OVERVIEW

Part overview **4.** This Part sets out requirements for screening officers, screening authorities and persons who are subject to screening.

PARTIE I

CONTRÔLE

APERÇU

Aperçu de la partie **4.** La présente partie prévoit les exigences visant les agents de contrôle, les administrations de contrôle et les personnes qui font l’objet d’un contrôle.

INTERPRETATION

Section 4.85 of the Act **5.** This Part must be read in conjunction with section 4.85 of the Act, which sets out several prohibitions respecting screening.

INTERPRÉTATION

5. La présente partie doit être interprétée en parallèle avec l'article 4.85 de la Loi, qui prévoit plusieurs interdictions concernant le contrôle. Article 4.85 de la Loi

SCREENING OFFICERS

Requirements **6.** (1) A screening officer must not screen persons or goods unless the screening officer
 (a) is at least 18 years of age;
 (b) is a Canadian citizen or permanent resident as defined in subsection 2(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act*;
 (c) is able to express themselves effectively both orally and in writing in one or both official languages;
 (d) has a security clearance; and
 (e) meets the minimum standards set out in the *Designation Standards for Screening Officers*, published by the Department of Transport in January 2000, as amended from time to time.

AGENTS DE CONTRÔLE

6. (1) Il est interdit à l'agent de contrôle d'effectuer le contrôle des personnes ou des biens à moins de répondre aux exigences suivantes : Exigences
 a) il est âgé d'au moins 18 ans;
 b) il 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*;
 c) il est en mesure de communiquer efficacement, oralement et par écrit, dans au moins une des langues officielles;
 d) il est titulaire d'une habilitation de sécurité;
 e) il répond aux normes minimales énoncées dans le document intitulé *Normes de désignation des agents de contrôle*, publié par le ministère des Transports en janvier 2000, avec ses modifications successives.

Supervision (2) A screening authority must ensure that any person who acts or will act as a screening officer for it or on its behalf meets the requirements set out in subsection (1).

(2) L'administration de contrôle veille à ce que toute personne qui agit ou agira en tant qu'agent de contrôle pour elle ou pour son compte réponde aux exigences prévues au paragraphe (1). Supervision

OFFICIAL LANGUAGES

Official languages **7.** At the airports that are listed in Schedule 1 and at all aerodromes where there is a significant demand for services in either official language within the meaning of the *Official Languages (Communications with and Services to the Public) Regulations*, a screening authority must
 (a) carry out screening by means that allow effective communication with members of the public in the official language of their choice; and
 (b) provide in both official languages any printed or pre-recorded material that is used in respect of screening.

LANGUES OFFICIELLES

7. Aux aéroports qui sont énumérés à l'annexe 1 et aux aéroports où il existe une demande importante 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'administration de contrôle est tenue : Langues officielles
 a) d'effectuer le contrôle par des moyens permettant une communication efficace avec les membres du public dans la langue officielle de leur choix;
 b) de fournir dans les deux langues officielles toute documentation imprimée ou préenregistrée utilisée aux fins du contrôle.

CARRIAGE OF WEAPONS, EXPLOSIVE SUBSTANCES AND INCENDIARY DEVICES DURING SCREENING

Prohibition **8.** (1) Subject to subsection (2), a person must not present themselves for a screening or submit goods in their possession or control for a screening while they are carrying or have access to a weapon, an explosive substance or an incendiary device.

POSSESSION D'ARMES, DE SUBSTANCES EXPLOSIVES ET D'ENGINS INCENDIAIRES DURANT UN CONTRÔLE

8. (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à toute personne de se présenter à un contrôle ou d'y soumettre les biens en sa possession ou sous sa garde lorsqu'elle a en sa possession une arme, une substance explosive ou un engin incendiaire ou y a accès. Interdiction

Exception (2) A person who is permitted under subsection 48(2) to carry, transport or have access to a weapon, an explosive substance or an incendiary device may present themselves for a screening or submit goods in their possession or control for a screening while they are carrying or have access to that weapon, substance or device.

(2) La personne autorisée en vertu du paragraphe 48(2) à avoir en sa possession ou à transporter une arme, une substance explosive ou un engin incendiaire, ou à y avoir accès, peut se présenter à un contrôle ou y soumettre les biens en sa possession ou sous sa garde lorsqu'elle a en sa possession l'arme, la substance explosive ou l'engin incendiaire, ou y a accès. Exception

Notification of screening officers

9. If a screening authority is notified by an air carrier that a peace officer will be carrying or will have access to a firearm on board an aircraft, the screening authority must notify all the screening officers with whom the peace officer will come into contact that the peace officer will be carrying or will have access to a firearm on board the aircraft.

9. Si elle est avisée par un transporteur aérien qu'un agent de la paix aura en sa possession une arme à feu ou qu'il y aura accès, à bord d'un aéronef, l'administration de contrôle avise tous les agents de contrôle avec lesquels l'agent de la paix entrera en contact que celui-ci a en sa possession une arme à feu ou qu'il y aura accès à bord de cet aéronef.

Aviss aux agents de contrôle

SCREENING FOR PROHIBITED ITEMS

CONTRÔLE POUR DES ARTICLES INTERDITS

Application

10. Sections 11 to 14 apply in respect of aerodromes listed in the schedule to the *CATSA Aerodrome Designation Regulations*.

10. Les articles 11 à 14 s'appliquent aux aéro-dromes énumérés à l'annexe du *Règlement sur la désignation des aéro-dromes de l'ACSTA*.

Application

Prohibited items

11. (1) If an aviation security regulation, a security measure, an emergency direction or an interim order requires a person to be screened, a screening authority must not permit the person to pass beyond a screening checkpoint into a sterile area unless the screening authority ensures that the person is not in possession or control of any goods that

11. (1) Lorsqu'un règlement sur la sûreté aérienne, une mesure de sûreté, une directive d'urgence ou un arrêté d'urgence exige le contrôle d'une personne, il est interdit à l'administration de contrôle de lui permettre de traverser un point de contrôle pour se rendre dans une zone stérile à moins qu'elle ne s'assure que cette personne n'a en sa possession ou sous sa garde :

Articles interdits

- (a) are listed or described in the general list of prohibited items; or
- (b) pose an immediate threat to aviation security.

- a) aucun bien énuméré ou décrit dans la liste générale des articles interdits;
- b) aucun bien qui présente un danger immédiat pour la sûreté aérienne.

Specific list

(2) If the sterile area is for passengers for a flight or class of flight that is listed in the specific list of prohibited items, the screening authority must not permit the person to pass beyond a screening checkpoint into the area unless the screening authority also ensures that the person is not in possession or control of any goods that are listed or described in that list for that flight or class of flight.

(2) Si la zone stérile est destinée aux passagers d'un vol ou d'une catégorie de vols énumérés dans la liste spécifique des articles interdits, il est interdit à l'administration de contrôle de permettre à la personne de traverser un point de contrôle pour s'y rendre à moins qu'elle ne s'assure également que cette personne n'a en sa possession ou sous sa garde aucun des biens énumérés ou décrits dans cette liste pour ce vol ou cette catégorie de vols.

Liste spécifique

Weapons, explosive substances and incendiary devices

12. A screening authority may permit a person in possession or control of a weapon, an explosive substance or an incendiary device to pass beyond a screening checkpoint into a sterile area if the person is carrying or has access to the weapon, explosive substance or incendiary device in accordance with these Regulations, a security measure, an emergency direction or an interim order.

12. L'administration de contrôle peut permettre à une personne qui a en sa possession ou sous sa garde une arme, une substance explosive ou un engin incendiaire de traverser un point de contrôle pour se rendre dans une zone stérile si ceux-ci sont en sa possession ou qu'elle y a accès conformément au présent règlement, à une mesure de sûreté, à une directive d'urgence ou à un arrêté d'urgence.

Armes, substances explosives et engins incendiaires

Medically necessary goods

13. A screening authority may permit a person in possession or control of goods listed or described in the general list of prohibited items to pass beyond a screening checkpoint into a sterile area if the goods are medically necessary and the person declares them to the screening authority.

13. L'administration de contrôle peut permettre à une personne qui a en sa possession ou sous sa garde des biens énumérés ou décrits dans la liste générale des articles interdits de traverser un point de contrôle pour se rendre dans une zone stérile si ceux-ci sont médicalement nécessaires et que la personne les lui déclare.

Articles médicalement nécessaires

Medical kits

14. A screening authority may permit a health care professional in possession or control of a medical kit that contains goods listed or described in the general list of prohibited items to pass beyond a screening checkpoint into a sterile area if the screening authority ensures that the kit does not include sharp or cutting instruments.

14. L'administration de contrôle peut permettre à un professionnel de la santé qui a en sa possession ou sous sa garde une trousse médicale qui contient des biens énumérés ou décrits dans la liste générale des articles interdits de traverser un point de contrôle pour se rendre dans une zone stérile si elle s'assure que la trousse ne contient pas d'objets pointus ou coupants.

Trousses médicales

CIRCUMVENTING SCREENING

ÉVITEMENT DU CONTRÔLE

Circumventing screening

15. If an aviation security regulation, a security measure, an emergency direction or an interim order requires a person or any goods in their possession or control to be screened, another person

15. Lorsqu'un règlement sur la sûreté aérienne, une mesure de sûreté, une directive d'urgence ou un arrêté d'urgence exige le contrôle d'une personne ou des biens qui sont en sa possession ou

Évitement du contrôle

must not assist that person in circumventing the screening.

sous sa garde, il est interdit à toute personne de l'aider à éviter ce contrôle.

THREAT RESPONSE

INTERVENTION À LA SUITE DE MENACES

Threat response

16. A screening authority at an aerodrome who is made aware of a threat against the aerodrome must

- (a) immediately notify the operator of the aerodrome of the nature of the threat; and
- (b) assist the operator of the aerodrome in determining whether there is a specific threat that jeopardizes the security of the aerodrome.

16. L'administration de contrôle à un aéroport qui est avisée d'une menace contre l'aéroport, est tenue :

Intervention à la suite de menaces

- a) d'aviser immédiatement l'exploitant de l'aéroport de la nature de la menace;
- b) d'aider l'exploitant de l'aéroport à établir s'il y a une menace précise qui compromet la sûreté de l'aéroport.

REPORTING OF SECURITY INCIDENTS

RAPPORT DES INCIDENTS DE SÛRETÉ

Item at checkpoint

17. (1) A screening authority at an aerodrome must immediately notify the appropriate air carrier, the operator of the aerodrome, the appropriate police service and the Minister if a weapon, an explosive substance or an incendiary device is detected at a restricted area access point or in any other part of the aerodrome where the screening of persons or goods is carried out.

17. (1) L'administration de contrôle à un aéroport avise immédiatement le transporteur aérien compétent, l'exploitant de l'aéroport, le corps policier compétent et le ministre lorsqu'une arme, une substance explosive ou un engin incendiaire est détecté à un point d'accès aux zones réglementées ou dans toute autre partie de l'aéroport où s'effectue le contrôle des personnes ou des biens.

Articles à un point de contrôle

Exception

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a weapon, explosive substance or incendiary device that is permitted under subsection 48(2).

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard des armes, des substances explosives ou des engins incendiaires qui sont autorisés en vertu du paragraphe 48(2).

Exception

Items in checked baggage

(3) A screening authority at an aerodrome must immediately notify the appropriate air carrier, the operator of the aerodrome, the appropriate police service and the Minister when any of the following is detected in checked baggage:

(3) L'administration de contrôle à un aéroport avise immédiatement le transporteur aérien compétent, l'exploitant de l'aéroport, le corps policier compétent et le ministre lorsque l'un des objets ci-après est détecté dans les bagages enregistrés :

Objets dans les bagages enregistrés

- (a) a loaded firearm;
- (b) an explosive substance, other than ammunition; or
- (c) an incendiary device.

- a) une arme à feu chargée;
- b) une substance explosive, sauf des munitions;
- c) un engin incendiaire.

Incidents

(4) A screening authority at an aerodrome must immediately notify the appropriate air carrier, the operator of the aerodrome and the Minister of any other aviation security incident that involves a peace officer at a restricted area access point or in any other part of the aerodrome where it carries out screening.

(4) L'administration de contrôle à un aéroport avise immédiatement le transporteur aérien compétent, l'exploitant de l'aéroport et le ministre de tout autre incident visant la sûreté aérienne qui comporte la participation d'un agent de la paix à un point d'accès aux zones réglementées ou dans toute autre partie de l'aéroport où elle effectue le contrôle.

Incidents

SECURITY INFORMATION

RENSEIGNEMENTS RELATIFS À LA SÛRETÉ

Security information

18. A screening authority must provide the Minister, on reasonable notice given by the Minister, with written or electronic records or other information relevant to the security of its screening operations, including

18. L'administration de contrôle fournit au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci, des renseignements écrits ou électroniques, ou tout autre renseignement relatif à la sûreté de ses opérations de contrôle, notamment :

Renseignements relatifs à la sûreté

- (a) information concerning the method of implementing a security measure, emergency direction or interim order that applies to the screening authority; and
- (b) a description of the nature of the screening operations related to a particular flight or aerodrome.

- a) des renseignements sur le mode de mise en œuvre des mesures de sûreté, des directives d'urgence et des arrêtés d'urgence qui s'appliquent à l'administration de contrôle;
- b) une description de la nature de toute opération de contrôle liée à un vol ou à un aéroport particuliers.

[19 to 24 reserved]

[19 à 24 réservés]

PART 2

PARTIE 2

OTHER AIR TRANSPORT SECURITY
FUNCTIONS OF CATSA

AUTRES FONCTIONS DE L'ACSTA LIÉES
À LA SÛRETÉ AÉRIENNE

OVERVIEW

APERÇU

Part overview

25. This Part sets out air transport security functions, other than screening, that are assigned to CATSA.

25. La présente partie prévoit les fonctions liées à la sûreté aérienne, autres que le contrôle, qui sont assignées à l'ACSTA.

Aperçu de la partie

IDENTITY VERIFICATION SYSTEM

SYSTÈME DE VÉRIFICATION DE L'IDENTITÉ

System requirements

26. (1) CATSA must implement and maintain an identity verification system that is able to automatically verify

26. (1) L'ACSTA met en œuvre et maintient un système de vérification de l'identité qui permet de vérifier automatiquement :

Exigences du système

- (a) that a person in possession of a restricted area identity card is the person to whom the card has been issued; and
- (b) that the restricted area identity card is active or has been deactivated.

- a) d'une part, que la personne en possession de la carte d'identité de zone réglementée en est le titulaire;
- b) d'autre part, que la carte d'identité de zone réglementée est activée ou a été désactivée.

Biometrics

(2) The verification referred to in paragraph (1)(a) must be carried out by an on-site comparison of biometric data provided by the person and a biometric template stored on the restricted area identity card.

(2) La vérification visée à l'alinéa (1)a) est effectuée au moyen d'une comparaison sur place des données biométriques d'une personne et d'un modèle biométrique stocké sur sa carte d'identité de zone réglementée.

Données biométriques

Database backup

27. CATSA must regularly back up any database that it uses as part of the identity verification system.

27. L'ACSTA fait régulièrement des copies de secours de toute base de données qu'elle utilise dans le cadre du système de vérification de l'identité.

Copies de secours de base de données

Disclosure of information

28. (1) CATSA is authorized to disclose to the Minister or the operator of an aerodrome any information that is necessary for the proper operation of the identity verification system.

28. (1) L'ACSTA est autorisée à communiquer au ministre ou à l'exploitant d'un aéroport tout renseignement nécessaire au bon fonctionnement du système de vérification de l'identité.

Communication de renseignements

Identity protection

(2) CATSA must not collect, use, disclose or retain the identity of an applicant for a restricted area identity card or the identity of a person to whom a restricted area identity card has been issued.

(2) Il est interdit à l'ACSTA de recueillir, d'utiliser, de communiquer ou de conserver l'identité d'un demandeur ou d'un titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée.

Protection de l'identité

Biometric templates

29. (1) If a biometric template created from a fingerprint image or iris image collected from an applicant for a restricted area identity card is disclosed to CATSA by the operator of an aerodrome, CATSA must not use the biometric templates for a purpose other than

29. (1) Si un modèle biométrique qui est créé à partir des images d'empreintes digitales et d'iris recueillies auprès d'un demandeur pour une carte d'identité de zone réglementée lui est communiqué par l'exploitant d'un aéroport, il est interdit à l'ACSTA de l'utiliser à d'autres fins que les suivantes :

Modèles biométriques

- (a) monitoring the quality of biometric templates; or
- (b) determining if a restricted area identity card is already active in respect of the applicant.

- a) contrôler la qualité des modèles biométriques;
- b) établir si une carte d'identité de zone réglementée est déjà activée à l'égard du demandeur.

Already active card

(2) CATSA must notify the Minister if it determines that a restricted area identity card is already active in respect of an applicant.

(2) L'ACSTA avise le ministre si elle établit qu'une carte d'identité de zone réglementée est déjà activée à l'égard d'un demandeur.

Carte déjà activée

Destruction of templates

(3) CATSA must destroy any biometric template that is disclosed to it in connection with an application for a restricted area identity card as soon as feasible in accordance with the *Access to Information Act*, the *Library and Archives of Canada Act*, the *Privacy Act* and any regulations made under those Acts.

(3) Elle détruit aussitôt que possible les modèles biométriques qui lui ont été communiqués relativement à une carte d'identité de zone réglementée en conformité avec la *Loi sur l'accès à l'information*, la *Loi sur la Bibliothèque et Archives du Canada* et la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, ainsi qu'avec tout règlement pris en vertu de ces lois.

Destruction de modèles

Protection of information

30. CATSA must take appropriate measures to protect information that is collected, used, retained or disclosed for the purposes of the identity verification system from loss or theft and from

30. L'ACSTA prend les mesures appropriées afin de protéger les renseignements qui sont recueillis, utilisés, communiqués ou conservés pour les besoins du système de vérification de l'identité

Protection des renseignements

	unauthorized access, use, disclosure, duplication or alteration.	contre la perte ou le vol, ainsi que contre l'accès, l'utilisation, la communication, la copie ou la modification non autorisées.	
Activation of cards	31. CATSA must activate a restricted area identity card if the Minister informs CATSA that the applicant for the card has a security clearance and CATSA determines that no restricted area identity card is already active in respect of the applicant.	31. L'ACSTA active une carte d'identité de zone réglementée si le ministre l'avise que le demandeur possède une habilitation de sécurité et que l'ACSTA établit qu'il n'y a aucune autre carte d'identité de zone réglementée déjà activée à l'égard du demandeur.	Activation des cartes
Deactivation of cards	32. CATSA must immediately deactivate a restricted area identity card if the Minister or the operator of an aerodrome asks CATSA to deactivate the card.	32. L'ACSTA désactive immédiatement une carte d'identité de zone réglementée à la demande du ministre ou de l'exploitant d'un aéroport.	Désactivation des cartes
Business continuity plan	33. (1) CATSA must develop and maintain a business continuity plan that, at a minimum, sets out how CATSA will re-establish normal operations and meet the following objectives in the event that it is unable to use the identity verification system to meet those objectives: (a) to receive security clearance information from the Minister; (b) to activate and deactivate restricted area identity cards; and (c) to allow the operator of an aerodrome to verify that a restricted area identity card is active or has been deactivated.	33. (1) L'ACSTA élabore et maintient un plan de continuité des activités qui prévoit, à tout le moins, la manière dont elle rétablira les activités normales et atteindra les objectifs ci-après dans l'éventualité où elle est incapable d'utiliser le système de vérification de l'identité pour les atteindre : a) recevoir du ministre les renseignements visant les habilitations de sécurité; b) activer et désactiver les cartes d'identité de zone réglementée; c) permettre à l'exploitant d'un aéroport de vérifier si une carte d'identité de zone réglementée est activée ou a été désactivée.	Plan de continuité des activités
Implementation	(2) CATSA must immediately implement its business continuity plan and notify the Minister and any affected operator of an aerodrome if CATSA discovers that it is unable to use the identity verification system to meet the objectives set out in paragraphs (1)(a) to (c).	(2) Elle met immédiatement en œuvre son plan de continuité des activités et avise le ministre et tout exploitant d'aéroport touché si elle constate qu'elle est incapable d'utiliser le système de vérification de l'identité pour atteindre les objectifs prévus aux alinéas (1)a) à c).	Mise en œuvre
Delay notice	(3) CATSA must immediately notify the Minister and any affected operator of an aerodrome if it discovers that it will be unable, for more than 24 hours, to use the identity verification system to meet the objectives set out in paragraphs (1)(a) to (c).	(3) Elle avise immédiatement le ministre et tout exploitant d'aéroport touché si elle constate qu'elle sera incapable d'utiliser pendant plus de vingt-quatre heures le système de vérification de l'identité pour atteindre les objectifs prévus aux alinéas (1)a) à c).	Avis de retard
Ministerial access	(4) CATSA must make its business continuity plan available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.	(4) Elle met son plan de continuité des activités à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.	Accès ministériel
Records	34. (1) CATSA must keep updated records respecting (a) restricted area identity cards that have been activated; (b) restricted area identity cards that have been deactivated; (c) deactivated restricted area identity cards that have not been retrieved; (d) restricted area identity cards that have been reported as lost or stolen; (e) blank restricted area identity cards distributed to operators of aerodromes; and (f) restricted area identity cards that have been destroyed by the operator of an aerodrome.	34. (1) L'ACSTA tient des registres à jour concernant les cartes suivantes : a) les cartes d'identité de zone réglementée qui ont été activées; b) les cartes d'identité de zone réglementée qui ont été désactivées; c) les cartes d'identité de zone réglementée qui ont été désactivées et qui n'ont pas été récupérées; d) les cartes d'identité de zone réglementée qui ont été déclarées perdues ou volées; e) les cartes d'identité de zone réglementée vierges qui ont été distribuées aux exploitants d'aéroport; f) les cartes d'identité de zone réglementée qui ont été détruites par l'exploitant d'un aéroport.	Registres
Provision of records to Minister	(2) CATSA must provide the Minister with the records on reasonable notice given by the Minister.	(2) Elle fournit les registres au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.	Registres fournis au ministre
	[35 to 45 reserved]	[35 à 45 réservés]	

PART 3

PARTIE 3

WEAPONS, EXPLOSIVE SUBSTANCES AND INCENDIARY DEVICES

ARMES, SUBSTANCES EXPLOSIVES ET ENGIN INCENDIAIRES

OVERVIEW

APERÇU

Part overview

46. This Part sets out prohibitions respecting weapons, explosive substances and incendiary devices at aerodromes and on board aircraft. This Part also sets out exceptions to those prohibitions.

46. La présente partie prévoit les interdictions visant les armes, les substances explosives et les engins incendiaires aux aéroports et à bord des aéronefs, ainsi que les exceptions à ces interdictions.

Aperçu de la partie

AT AERODROMES

AUX AÉRODROMES

Prohibition — sale

47. A person must not sell or offer for sale any of the following goods in a restricted area:
 (a) a weapon;
 (b) a model or replica of a weapon;
 (c) an explosive substance; and
 (d) an incendiary device.

47. Il est interdit à toute personne de vendre ou de mettre en vente dans une zone réglementée les biens suivants :
 a) une arme;
 b) un modèle ou une copie exacte d'arme;
 c) une substance explosive;
 d) un engin incendiaire.

Interdiction — vente

Prohibition — carriage, transportation and access

48. (1) Subject to subsection (2), a person must not carry, transport or have access to a weapon, an explosive substance or an incendiary device at an aerodrome.

48. (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à toute personne d'avoir en sa possession ou de transporter une arme, une substance explosive ou un engin incendiaire, ou d'y avoir accès, à un aéroport.

Interdiction — possession, transport et accès

Exceptions

(2) A person described in column 1 of the table to this subsection may, at an aerodrome, carry, transport or have access to the goods set out in column 2 if the conditions set out in column 3 are met.

(2) La personne mentionnée à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe peut avoir en sa possession ou transporter les biens prévus à la colonne 2, ou y avoir accès à un aéroport, si les conditions prévues à la colonne 3 sont respectées.

Exceptions

TABLE

Item	Column 1 Person	Column 2 Permitted Goods	Column 3 Conditions
1.	any person	an unloaded firearm	the person is carrying or transporting the unloaded firearm, or has access to it, for the purpose of transporting it by air as checked baggage or cargo
2.	a peace officer	a weapon and ammunition	the peace officer is acting in the course of their duties
3.	the pilot-in-command of an aircraft that is operated by an air carrier	an unloaded firearm	the pilot-in-command of the aircraft is authorized by the air carrier under subsection 490(1)
4.	the pilot-in-command of an aircraft that is operated by a person other than an air carrier	an unloaded firearm and ammunition	the pilot-in-command of the aircraft is authorized by the operator of the aircraft under subsection 490(2)
5.	an employee of a federal or provincial department or agency who is engaged in wildlife control	an unloaded firearm	the employee is taking a flight on an aircraft operated by an air carrier and the employee is authorized by the air carrier under subsection 490(1)
6.	a person, other than a peace officer, who holds a licence issued under the laws of Canada to carry a firearm	a firearm and ammunition	the person is engaged in the protection of persons or property at the aerodrome
7.	a person, other than a peace officer, who holds a licence issued under the laws of Canada to carry a firearm	a firearm and ammunition	the person is engaged, on behalf of the operator of the aerodrome, in the control of animals at the aerodrome
8.	any person	an explosive substance or incendiary device	the person is carrying or transporting the explosive substance or incendiary device, or has access to it, for the purpose of tendering it for transportation by an air carrier
9.	any person	an explosive substance or incendiary device	the person is authorized under section 55, 221, 370 or 468 by the operator of the aerodrome

TABLEAU

Article	Colonne 1 Personne	Colonne 2 Biens autorisés	Colonne 3 Conditions
1.	toute personne	une arme à feu non chargée	la personne a en sa possession ou transporte l'arme à feu non chargée ou y a accès, en vue de son transport par air à titre de bagage enregistré ou de fret accepté
2.	un agent de la paix	une arme et des munitions	l'agent de la paix est dans l'exercice de ses fonctions
3.	le commandant de bord d'un aéronef exploité par un transporteur aérien	une arme à feu non chargée	le commandant de bord de l'aéronef est autorisé par le transporteur aérien en vertu du paragraphe 490(1)
4.	le commandant de bord d'un aéronef exploité par une personne autre qu'un transporteur aérien	une arme à feu non chargée et des munitions	le commandant de bord de l'aéronef est autorisé par l'utilisateur de l'aéronef en vertu du paragraphe 490(2)
5.	l'employé qui relève d'un ministère ou organisme fédéral ou provincial et qui s'occupe du contrôle de la faune	une arme à feu non chargée	l'employé prend un vol à bord d'un aéronef exploité par un transporteur aérien et est autorisé par le transporteur aérien en vertu du paragraphe 490(1)
6.	la personne, autre qu'un agent de la paix, qui est titulaire d'un permis de port d'arme à feu délivré en vertu des lois fédérales	une arme à feu et des munitions	la personne s'occupe de la protection de personnes ou de biens à l'aérodrome
7.	la personne, autre qu'un agent de la paix, qui est titulaire d'un permis de port d'arme à feu délivré en vertu des lois fédérales	une arme à feu et des munitions	la personne s'occupe, au nom de l'exploitant de l'aérodrome, de la lutte contre les animaux à l'aérodrome
8.	toute personne	une substance explosive ou un engin incendiaire	la personne a en sa possession ou transporte la substance explosive ou l'engin incendiaire, ou y a accès, pour les présenter en vue du transport par un transporteur aérien
9.	toute personne	une substance explosive ou un engin incendiaire	la personne est autorisée par l'exploitant de l'aérodrome en vertu des articles 55, 221, 370 ou 468

Consumption of alcoholic beverages

(3) An employee of a federal or provincial department or agency who is engaged in wildlife control and who carries, transports or has access to an unloaded firearm at an aerodrome must not consume any alcoholic beverage.

(3) Il est interdit à tout employé qui relève d'un ministère ou organisme fédéral ou provincial et qui a en sa possession ou transporte une arme à feu non chargée ou y a accès, à un aérodrome, de consommer des boissons alcoolisées.

Consommation de boissons alcoolisées

ON BOARD AIRCRAFT

À BORD D'UN AÉRONEF

Weapons

49. (1) Subject to subsections (3) and (4), a person must not carry or have access to a weapon on board an aircraft.

49. (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), il est interdit à toute personne d'avoir en sa possession une arme ou d'y avoir accès, à bord d'un aéronef.

Armes

Explosive substances and incendiary devices

(2) A person other than an air carrier must not carry or have access to an explosive substance or incendiary device on board an aircraft.

(2) Il est interdit à toute personne, autre qu'un transporteur aérien, d'avoir en sa possession une substance explosive ou un engin incendiaire ou d'y avoir accès, à bord d'un aéronef.

Substances explosives et engins incendiaires

Exception — air carrier flights

(3) The following persons may carry or have access to an unloaded firearm on board an aircraft operated by an air carrier:

(3) Les personnes ci-après peuvent avoir en leur possession une arme à feu non chargée ou y avoir accès à bord d'un aéronef exploité par un transporteur aérien :

Exception — vols des transporteurs aériens

(a) a peace officer who is authorized by the air carrier under section 488;

a) tout agent de la paix qui est autorisé par le transporteur aérien en vertu de l'article 488;

(b) the pilot-in-command of the aircraft if authorized by the air carrier under subsection 490(1); and

b) le commandant de bord de l'aéronef, s'il y est autorisé par le transporteur aérien en vertu du paragraphe 490(1);

(c) an employee of a federal or provincial department or agency who is engaged in wildlife control and who is authorized by the air carrier under subsection 490(1).

c) tout employé qui relève d'un ministère ou organisme fédéral ou provincial et qui s'occupe du contrôle de la faune et qui est autorisé par le transporteur aérien en vertu du paragraphe 490(1).

Exception — other operators' flights (4) The pilot-in-command of an aircraft operated by a person other than an air carrier may carry or have access to an unloaded firearm and ammunition on board the aircraft if authorized by the operator of the aircraft under subsection 490(2).

(4) Le commandant de bord d'un aéronef exploité par une personne autre qu'un transporteur aérien peut avoir en sa possession une arme à feu non chargée et des munitions ou y avoir accès, à bord de l'aéronef s'il y est autorisé par l'utilisateur de l'aéronef en vertu du paragraphe 490(2).

Exception — vols d'autres utilisateurs

Consumption of alcoholic beverages (5) The following persons must not consume any alcoholic beverage if they are on board an aircraft and are carrying or have access to an unloaded firearm:
(a) a peace officer; and
(b) an employee of a federal or provincial department or agency who is engaged in wildlife control.

(5) Il est interdit aux personnes ci-après de consommer des boissons alcoolisées s'ils sont à bord d'un aéronef et qu'ils ont en leur possession ou transportent une arme à feu non chargée ou y ont accès :
a) tout agent de la paix;
b) tout employé qui relève d'un ministère ou organisme fédéral ou provincial et qui s'occupe du contrôle de la faune.

Consommation de boissons alcoolisées

TRANSPORT AND TENDERING FOR TRANSPORTATION

TRANSPORT ET PRÉSENTATION POUR LE TRANSPORT

General prohibition 50. (1) Subject to subsection (3), a person must not transport any of the following goods on board an aircraft operated by an air carrier or tender them for transportation by an air carrier:
(a) a loaded firearm;
(b) an explosive substance other than ammunition; and
(c) an incendiary device.

50. (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à toute personne de transporter à bord d'un aéronef exploité par un transporteur aérien les biens ci-après ou de les présenter pour le transport par un transporteur aérien :
a) une arme à feu chargée;
b) une substance explosive, sauf des munitions;
c) un engin incendiaire.

Interdiction générale

Unloaded firearms (2) A person must not tender an unloaded firearm to an air carrier for subsequent acceptance and transportation unless the person declares to the air carrier that the firearm is unloaded.

(2) Il est interdit à toute personne de présenter à un transporteur aérien une arme à feu non chargée pour son acceptation et son transport subséquents à moins qu'elle ne lui déclare que l'arme à feu n'est pas chargée.

Armes à feu non chargées

Exception (3) A person may transport an explosive substance or an incendiary device on board an aircraft operated by an air carrier, or tender it for transportation by an air carrier, if the person notifies the air carrier before the explosive substance or incendiary device arrives at the aerodrome.

(3) Toute personne peut transporter une substance explosive ou un engin incendiaire à bord d'un aéronef exploité par un transporteur aérien ou les présenter pour le transport par un transporteur aérien si elle l'avise avant que la substance explosive ou l'engin incendiaire n'arrivent à l'aérodrome.

Exception

FALSE DECLARATIONS

FAUSSES DÉCLARATIONS

False declarations 51. A person at an aerodrome or on board an aircraft must not falsely declare that
(a) they are 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 their possession or control or in goods that they have tendered or are 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.

51. Il est interdit à toute personne qui se trouve à un aéroport ou est à bord d'un aéronef 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 celle-ci a présentés ou est en voie de présenter pour le contrôle ou le transport.

Fausse déclarations

	PART 4		PARTIE 4
	CLASS 1 AERODROMES		AÉRODROMES DE CATÉGORIE 1
	OVERVIEW		APERÇU
Part overview	52. This Part sets out the basic regulatory framework for security at aerodromes listed in Schedule 1.		52. La présente partie prévoit le cadre réglementaire de base pour la sûreté aux aérodromes énumérés à l'annexe 1. Aperçu de la partie
	APPLICATION		APPLICATION
Application	53. This Part applies in respect of aerodromes listed in Schedule 1.		53. La présente partie s'applique à l'égard des aérodromes énumérés à l'annexe 1. Application
	DIVISION 1		SECTION 1
	PROHIBITED ITEMS		ARTICLES INTERDITS
	<i>Overview</i>		<i>Aperçu</i>
Division overview	54. This Division completes and supplements the regulatory framework set out in Part 3.		54. La présente partie complète le cadre réglementaire prévu à la partie 3 et s'y ajoute. Aperçu de la section
	<i>Authorization for Carriage of or Access to Explosive Substances and Incendiary Devices</i>		<i>Autorisation d'être en possession de substances explosives et d'engins incendiaires ou d'y avoir accès</i>
Authorization	55. The operator of an aerodrome may authorize a person to carry or have access to an explosive substance or an incendiary device at the aerodrome if (a) the explosive substance or incendiary device is to be used at the aerodrome (i) for excavation, demolition or construction, (ii) in fireworks displays, (iii) by persons operating explosives detection equipment or handling explosives detection dogs, (iv) by a police service, or (v) by military personnel; and (b) the operator has reasonable grounds to believe that the safety of the aerodrome and the safety of persons and aircraft at the aerodrome will not be jeopardized by the presence of the explosive substance or incendiary device.		55. L'exploitant d'un aérodrome peut permettre à une personne d'avoir en sa possession une substance explosive ou un engin incendiaire, ou d'y avoir accès, à l'aérodrome, si les conditions suivantes sont réunies : a) ils sont destinés à y être utilisés, selon le cas : (i) pour des travaux d'excavation, de démolition ou de construction, (ii) pour des feux d'artifice, (iii) par des personnes qui utilisent de l'équipement de détection d'explosifs ou qui s'occupent de chiens chargés de la détection d'explosifs, (iv) par un corps policier, (v) par le personnel militaire; b) l'exploitant a des motifs raisonnables de croire que la sécurité de l'aérodrome et celle des personnes et des aéronefs qui s'y trouvent ne seront pas compromises par la présence de la substance explosive ou de l'engin incendiaire. Autorisation
	[56 and 57 reserved]		[56 et 57 réservés]
	DIVISION 2		SECTION 2
	THREATS AND INCIDENTS		MENACES ET INCIDENTS
	<i>Overview</i>		<i>Aperçu</i>
Division overview	58. This Division sets out the regulatory framework for dealing with threats and incidents at an aerodrome.		58. La présente section prévoit le cadre réglementaire pour traiter des menaces et des incidents aux aérodromes. Aperçu de la section

Threat Response

Intervention à la suite de menaces

Area under operator's control	59. The operator of an aerodrome who is made aware of a threat against an aviation facility, or a part of the aerodrome, that is under its control must immediately determine whether there is a specific threat that jeopardizes the security of the facility or that part of the aerodrome.	59. L'exploitant d'un aérodrome qui est avisé d'une menace contre une installation aéronautique, ou une partie de l'aérodrome, dont il est responsable établit immédiatement s'il y a une menace précise qui compromet la sûreté de cette installation ou de cette partie de l'aérodrome.	Zone dont est responsable l'exploitant de l'aérodrome
Area under control of other person	60. The operator of an aerodrome who is made aware of a threat against an aviation facility, or a part of the aerodrome, that is under the control of a person carrying on any activity at the aerodrome, other than the operator, must immediately (a) notify the person of the nature of the threat; and (b) determine whether there is a specific threat that jeopardizes the security of the aerodrome.	60. L'exploitant d'un aérodrome qui est avisé d'une menace contre une installation aéronautique, ou une partie de l'aérodrome, dont est responsable une personne, autre que l'exploitant, qui exerce une activité à l'aérodrome est tenu : a) d'aviser immédiatement cette personne de la nature de la menace; b) d'établir immédiatement s'il y a une menace précise qui compromet la sûreté de l'aérodrome.	Zone dont est responsable une autre personne
Specific threats	61. The operator of an aerodrome who determines that there is a specific threat that jeopardizes the security of the aerodrome must immediately take all of the measures necessary to ensure the safety of the aerodrome and persons at the aerodrome, including informing the appropriate police service of the nature of the threat.	61. L'exploitant d'un aérodrome qui établit qu'il y a une menace précise qui compromet la sûreté de l'aérodrome prend immédiatement toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de l'aérodrome et des personnes qui s'y trouvent, y compris aviser le corps policier compétent de la nature de la menace.	Menaces précises
Duties of other person	62. A person, other than a screening authority, who is carrying on any activity at an aerodrome and who is made aware of a threat against the aerodrome must (a) immediately notify the operator of the aerodrome of the nature of the threat; and (b) assist the operator of the aerodrome in determining whether there is a specific threat that jeopardizes the security of the aerodrome.	62. Toute personne, autre qu'une administration de contrôle, qui exerce une activité à un aérodrome et qui est avisée d'une menace contre cet aérodrome est tenue : a) d'aviser immédiatement l'exploitant de l'aérodrome de la nature de la menace; b) d'aider l'exploitant de l'aérodrome à établir s'il y a une menace précise qui compromet la sûreté de l'aérodrome.	Obligations des autres personnes
Threats identified by other person	63. If it is determined under paragraph 16(b), 60(b) or 62(b) that there is a specific threat that jeopardizes the security of an aerodrome, the operator of the aerodrome must immediately take all of the measures necessary to ensure the safety of the aerodrome and persons at the aerodrome, including informing the appropriate police service of the nature of the threat.	63. Lorsqu'il est établi, en application des alinéas 16b), 60b) ou 62b), qu'il y a une menace précise qui compromet la sûreté à l'aérodrome, l'exploitant de l'aérodrome prend immédiatement toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de l'aérodrome et des personnes qui s'y trouvent, y compris aviser le corps policier compétent de la nature de la menace.	Menaces établies par une autre personne

Information Reporting

Rapport de renseignements

Security incidents	64. The operator of an aerodrome must immediately notify the Minister when any of the following incidents occur: (a) the discovery at the aerodrome of a weapon, explosive substance or incendiary device that is not permitted under subsection 48(2); (b) an explosion at the aerodrome, unless the explosion is known to be the result of an accident, excavation, demolition, construction or the use of fireworks displays; (c) a specific threat against the aerodrome; and (d) an aviation security incident that involves a peace officer anywhere at the aerodrome other than areas under an air carrier's control.	64. L'exploitant d'un aérodrome avise immédiatement le ministre lorsque survient l'un des incidents suivants : a) la découverte à l'aérodrome d'une arme, d'une substance explosive ou d'un engin incendiaire qui n'est pas autorisé en vertu du paragraphe 48(2); b) une explosion à l'aérodrome, sauf si l'explosion est reconnue comme étant le résultat d'un accident, de travaux d'excavation, de démolition, de construction ou de l'utilisation de feux d'artifice; c) une menace précise contre l'aérodrome; d) un incident visant la sûreté aérienne qui comporte la participation d'un agent de la paix quel que soit l'endroit à l'aérodrome, sauf aux endroits dont un transporteur aérien est responsable.	Incidents de sûreté
Commercial air service information	65. The operator of an aerodrome must provide the Minister with written notice of any new commercial air service that is to begin at an air terminal building.	65. L'exploitant d'un aérodrome avise par écrit le ministre du début de l'exploitation, à un aéroport, de tout nouveau service aérien commercial.	Renseignements relatifs aux services aériens commerciaux

	DIVISION 3		SECTION 3	
	RESERVED		RÉSERVÉE	
	[66 to 77 reserved]		[66 à 77 réservés]	
	DIVISION 4		SECTION 4	
	PERSONNEL AND TRAINING		PERSONNEL ET FORMATION	
	<i>Overview</i>		<i>Aperçu</i>	
Division overview	78. This Division sets out requirements respecting security personnel and other persons who are assigned aerodrome-related security roles and responsibilities at an aerodrome. [79 and 80 reserved]		78. La présente section prévoit les exigences visant le personnel de sûreté et les autres personnes à qui sont assignés, à un aéroport, des rôles et des responsabilités visant la sûreté de l'aéroport. [79 et 80 réservés]	Aperçu de la section
	<i>Security Official — Aerodrome</i>		<i>Responsables de la sûreté — aéroport</i>	
Interpretation	81. A security official of an aerodrome is an individual who is responsible for (a) coordinating and overseeing security controls and procedures at the aerodrome; and (b) acting as the principal contact between the operator of the aerodrome and the Minister with respect to security matters, including the airport security program.		81. Les responsables de la sûreté d'un aéroport sont des personnes physiques chargées : a) d'une part, de coordonner et de superviser les mesures de contrôle et la procédure relatives à la sûreté à l'aéroport; b) d'autre part, d'agir à titre d'intermédiaire principal entre l'exploitant de l'aéroport et le ministre en ce qui concerne les questions de sûreté, y compris le programme de sûreté aéroportuaire.	Interprétation
Requirement	82. (1) The operator of an aerodrome must have, at all times, at least one security official or acting security official.		82. (1) L'exploitant d'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 operator of the aerodrome must provide the Minister with (a) the name of each security official and acting security official; and (b) 24-hour contact information for those officials.		(2) Il fournit au ministre : a) le nom de chaque responsable de la sûreté et de chaque suppléant; b) les coordonnées pour les joindre en tout temps.	Coordonnées
	<i>Security Official — Primary Security Line Partner</i>		<i>Responsables de la sûreté — partenaire de la première ligne de sûreté</i>	
Interpretation	83. A security official of a primary security line partner at an aerodrome is an individual who is responsible for (a) coordinating and overseeing the carrying out of 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 the carrying out of the regulatory requirements that apply to the partner under this Part.		83. Les responsables de la sûreté d'un partenaire de la première ligne de sûreté à un aéroport sont des personnes physiques qui sont chargées : a) d'une part, de coordonner et de superviser la mise en œuvre des exigences réglementaires qui s'appliquent au partenaire en application de la présente partie; b) d'autre part, d'agir à titre d'intermédiaire principal entre le partenaire et l'exploitant de l'aéroport et le ministre en ce qui concerne les questions de sûreté, y compris concernant la mise en œuvre des exigences réglementaires qui s'appliquent au partenaire en application de la présente partie.	Interprétation
Requirement	84. (1) A primary security line partner at an aerodrome must have, at all times, at least one security official or acting security official.		84. (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	<p>(2) The primary security line partner must provide the operator of the aerodrome and the Minister with</p> <p>(a) the name of each security official and acting security official; and</p> <p>(b) 24-hour contact information for those officials.</p> <p>[85 to 87 reserved]</p>	<p>(2) Il fournit à l'exploitant de l'aérodrome et au ministre :</p> <p>a) le nom de chaque responsable de la sûreté et de chaque suppléant;</p> <p>b) les coordonnées pour les joindre en tout temps.</p> <p>[85 à 87 réservés]</p>	Coordonnées
	DIVISION 5	SECTION 5	
	RESERVED	RÉSERVÉE	
	[88 to 94 reserved]	[88 à 94 réservés]	
	DIVISION 6	SECTION 6	
	ACCESS CONTROLS	MESURES DE CONTRÔLE DE L'ACCÈS	
	<i>Overview</i>	<i>Aperçu</i>	
Division overview	<p>95. This Division sets out the regulatory framework for the protection of security-sensitive areas of aerodromes.</p>	<p>95. La présente section prévoit le cadre réglementaire visant la protection des zones délicates pour la sûreté aux aérodromes.</p>	Aperçu de la section
	<i>Signs</i>	<i>Panneaux</i>	
Sign requirements	<p>96. (1) The operator of an aerodrome must post signs on the outside of each restricted area access point and each security barrier. Each sign must</p> <p>(a) be in at least both official languages;</p> <p>(b) identify the restricted area as a restricted area; and</p> <p>(c) state that access to the area is restricted to authorized persons.</p>	<p>96. (1) L'exploitant d'un aérodrome installe des panneaux sur le côté extérieur de chaque point d'accès aux zones réglementées et de chaque enceinte de sûreté. Les panneaux sont conformes aux exigences suivantes :</p> <p>a) ils sont au moins dans les deux langues officielles;</p> <p>b) ils indiquent que les zones réglementées sont des zones réglementées;</p> <p>c) ils indiquent que l'accès aux zones est restreint aux personnes autorisées.</p>	Exigences visant les panneaux
Signs on security barriers	<p>(2) The signs posted on a security barrier must be no more than 150 m apart.</p>	<p>(2) La distance entre les panneaux installés sur une enceinte de sûreté est d'au plus 150 m.</p>	Panneaux sur les enceintes de sûreté
	<i>Restricted Area Access Points</i>	<i>Points d'accès aux zones réglementées</i>	
Prohibition	<p>97. A person must not enter a restricted area at an aerodrome except through a restricted area access point.</p>	<p>97. Il est interdit à toute personne d'entrer dans une zone réglementée d'un aérodrome, sauf par un point d'accès aux zones réglementées.</p>	Interdiction
	<i>Doors, Gates, Emergency Exits and Other Devices</i>	<i>Portes, barrières, sorties d'urgence et autres dispositifs</i>	
Duty to close and lock — operators	<p>98. (1) The operator of an aerodrome must close and lock any door, gate or other device other than an emergency exit if</p> <p>(a) the operator has control of and responsibility for the door, gate or other device; and</p> <p>(b) the door, gate or other device allows access between a restricted area and a non-restricted area.</p>	<p>98. (1) L'exploitant d'un aérodrome ferme et verrouille toute porte, toute barrière ou tout autre dispositif, autre qu'une sortie d'urgence, si les conditions suivantes sont réunies :</p> <p>a) il a la garde et la responsabilité de la porte, de la barrière ou du dispositif;</p> <p>b) la porte, la barrière ou le dispositif donne accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée.</p>	Obligation de fermer et de verrouiller — exploitant

Emergency exit system	<p>(2) The operator of an aerodrome must institute a system, on or near an emergency exit, that prevents access by unauthorized persons to a restricted area, if</p> <p>(a) the operator has control of and responsibility for the emergency exit; and</p> <p>(b) the emergency exit allows access between a restricted area and a non-restricted area.</p>	<p>(2) Il établit, sur une sortie d'urgence ou près de celle-ci, un système qui empêche les personnes non autorisées d'avoir accès à une zone réglementée si les conditions suivantes sont réunies :</p> <p>a) il a la garde et la responsabilité de la sortie d'urgence;</p> <p>b) la sortie d'urgence donne accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée.</p>	Système pour sorties d'urgence
Duty to close and lock — partners and lessees	<p>99. (1) A primary security line partner, or a lessee other than a primary security line partner, at an aerodrome must close and lock any door, gate or other device other than an emergency exit if</p> <p>(a) the partner or lessee has control of and responsibility for the door, gate or other device; and</p> <p>(b) the door, gate or other device allows access between a restricted area and a non-restricted area.</p>	<p>99. (1) Tout partenaire de la première ligne de sûreté ou tout locataire autre qu'un partenaire de la première ligne de sûreté à un aéroport ferme et verrouille toute porte, toute barrière ou tout autre dispositif, autre qu'une sortie d'urgence, si les conditions suivantes sont réunies :</p> <p>a) le partenaire ou locataire a la garde et la responsabilité de la porte, de la barrière ou du dispositif;</p> <p>b) la porte, la barrière ou le dispositif permet l'accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée.</p>	Obligation de fermer et de verrouiller — partenaires et locataires
Emergency exit system	<p>(2) A primary security line partner who occupies an area on an aerodrome's primary security line must institute a system, on or near an emergency exit, that prevents access by unauthorized persons to a restricted area, if</p> <p>(a) the partner has control of and responsibility for the emergency exit; and</p> <p>(b) the emergency exit allows access between a restricted area and a non-restricted area.</p>	<p>(2) Tout partenaire de la première ligne de sûreté qui occupe une zone sur la première ligne de sûreté à un aéroport établit, sur une sortie d'urgence ou près de celle-ci, un système qui empêche les personnes non autorisées d'avoir accès à une zone réglementée si les conditions suivantes sont réunies :</p> <p>a) il a la garde et la responsabilité de la sortie d'urgence;</p> <p>b) la sortie d'urgence permet l'accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée.</p>	Système pour sorties d'urgence
Temporary use or control	<p>100. Any person at an aerodrome who has temporary use or control of a door, gate or other device that allows access between a restricted area and a non-restricted area must prevent access to or from the restricted area by unauthorized persons.</p>	<p>100. Toute personne à un aéroport qui temporairement utilise ou surveille une porte, une barrière ou un dispositif donnant accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée empêche les personnes non autorisées d'avoir accès à la zone réglementée ou d'en sortir.</p>	Utilisation ou surveillance temporaire
Uncontrolled restricted area access point	<p>101. Unless an authorized person is controlling access between a restricted area and a non-restricted area at an aerodrome, a person who enters or leaves the restricted area must</p> <p>(a) lock the door, gate or other device that allows access to or from the restricted area; and</p> <p>(b) prevent access to or from the restricted area by unauthorized persons while the door, gate or other device is open or unlocked.</p>	<p>101. Sauf si une personne autorisée contrôle l'accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée à un aéroport, toute personne qui entre dans la zone réglementée ou en sort est tenue :</p> <p>a) de verrouiller la porte, la barrière ou le dispositif donnant accès à la zone réglementée ou permettant d'en sortir;</p> <p>b) d'empêcher l'accès à la zone réglementée ou la sortie de celle-ci par toute personne non autorisée pendant que la porte, la barrière ou le dispositif sont ouverts ou non verrouillés.</p>	Point d'accès aux zones réglementées non contrôlé
Preventing locking	<p>102. A person at an aerodrome must not prevent a door, gate or other device other than an emergency exit that allows access between a restricted area and a non-restricted area from being locked.</p>	<p>102. Il est interdit à toute personne à un aéroport d'empêcher que soient verrouillés une porte, une barrière ou un autre dispositif, autre qu'une sortie d'urgence, donnant accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée.</p>	Empêcher le verrouillage
Emergency exits	<p>103. A person at an aerodrome must not open any door that is designated as an emergency exit and that is also a restricted area access point unless</p> <p>(a) the person is authorized by the operator of the aerodrome to open it; or</p> <p>(b) there is an emergency.</p>	<p>103. Il est interdit à toute personne à un aéroport d'ouvrir une porte qui est désignée comme sortie d'urgence et qui est un point d'accès aux zones réglementées, sauf dans les cas suivants :</p> <p>a) elle est autorisée par l'exploitant de l'aéroport à l'ouvrir;</p> <p>b) il y a une urgence.</p>	Sorties d'urgence

Unauthorized Access

Accès non autorisé

Prohibition **104.** (1) Subject to subsection (2), a person must not enter or remain in any part of an aerodrome that is not a public area if the person has been given notice orally, in writing or by a sign that trespassing is prohibited or that entry is limited to authorized persons.

Interdiction **104.** (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à toute personne d'entrer ou de demeurer dans toute partie d'un aéroport qui n'est pas destinée au public si un avis lui a été donné indiquant que l'accès à cette partie est interdite ou restreinte aux personnes autorisées. L'avis est donné oralement, par écrit ou au moyen d'un panneau.

Exception (2) The operator of an aerodrome or 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 may allow a person to enter or remain in that part of the aerodrome if
 (a) the part of the aerodrome is not a restricted area; and
 (b) the safety of the aerodrome, persons at the aerodrome and aircraft is not jeopardized.

Exception (2) L'exploitant d'un aéroport ou un locataire à un aéroport ayant l'utilisation d'une partie d'un aéroport qui n'est pas destinée au public ou ayant la responsabilité de celle-ci peut permettre à une personne d'y entrer ou d'y demeurer si les conditions suivantes sont réunies :
 a) la partie de l'aéroport n'est pas une zone réglementée;
 b) la sécurité de l'aéroport, des personnes à l'aéroport et des aéronefs n'est pas compromise.

DIVISION 7

SECTION 7

RESERVED

RÉSERVÉE

[105 and 106 reserved]

[105 et 106 réservés]

DIVISION 8

SECTION 8

ENHANCED ACCESS CONTROLS

MESURES DE CONTRÔLE SUPPLÉMENTAIRES

Overview

Aperçu

Division overview **107.** This Division sets out enhanced access control requirements, including requirements respecting the identity verification system referred to in section 26.

Aperçu de la section **107.** La présente section prévoit les exigences visant les mesures de contrôle supplémentaires, y compris les exigences visant le système de vérification de l'identité visé à l'article 26.

Identity Verification System

Système de vérification de l'identité

Disclosure of information **108.** (1) The operator of an aerodrome is authorized to disclose to the Minister or CATSA any information that is necessary for the proper operation of the identity verification system.

Communication de renseignements **108.** (1) L'exploitant d'un aéroport est autorisé à communiquer au ministre ou à l'ACSTA tout renseignement nécessaire au bon fonctionnement du système de vérification de l'identité.

Identity protection (2) Despite subsection (1), the operator of an aerodrome must not disclose to CATSA the identity of an applicant for a restricted area identity card or the identity of a person to whom a restricted area identity card has been issued unless the operator grants CATSA access to its databases to maintain or repair the identity verification system and CATSA's access to the person's identity is incidental to the maintenance or repairs.

Protection de l'identité (2) Malgré le paragraphe (1), il est interdit à l'exploitant d'un aéroport de communiquer à l'ACSTA l'identité du demandeur ou du titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée, sauf s'il permet à l'ACSTA d'accéder à ses bases de données pour effectuer l'entretien ou la réparation du système de vérification de l'identité et si l'accès par l'ACSTA à l'identité de la personne est accessoire à l'entretien ou à la réparation.

Information to Be Displayed on a Restricted Area Identity Card

Renseignements qui doivent figurer sur une carte d'identité de zone réglementée

Required information **109.** (1) The operator of an aerodrome must ensure that the following information is displayed on each restricted area identity card that it issues:
 (a) the full name of the person to whom the card is issued;

Renseignements exigés **109.** (1) L'exploitant d'un aéroport veille à ce que les renseignements ci-après figurent sur chaque carte d'identité de zone réglementée qu'il délivre :
 a) les nom et prénom du titulaire de la carte d'identité de zone réglementée;

	<p>(b) the person's height;</p> <p>(c) a photograph depicting a frontal view of the person's face;</p> <p>(d) the expiry date of the card;</p> <p>(e) the name of the aerodrome where the card is issued;</p> <p>(f) the name of the person's employer, if the person has a single employer;</p> <p>(g) the terms "multi-employer" and "employeur multiple", if the person has more than one employer;</p> <p>(h) the person's occupation, if that person has a single occupation; and</p> <p>(i) the terms "multi-occupation" and "emplois multiples", if the person has more than one occupation.</p>	<p>b) sa taille;</p> <p>c) une photographie de son visage vu de face;</p> <p>d) la date d'expiration de la carte;</p> <p>e) le nom de l'aérodrome où la carte est délivrée;</p> <p>f) le nom de l'employeur du titulaire, si celui-ci n'a qu'un employeur;</p> <p>g) les termes « employeur multiple » et « multi-employer », si le titulaire a plus d'un employeur;</p> <p>h) l'emploi du titulaire, s'il n'a qu'un seul emploi;</p> <p>i) les termes « emplois multiples » et « multi-occupation », si le titulaire a plus d'un emploi.</p>	
Expiration date	(2) A restricted area identity card expires no later than five years after the day on which it is issued or on the day on which the security clearance of the person to whom the card is issued expires, whichever is earlier.	(2) Une carte d'identité de zone réglementée expire au plus tard cinq ans après la date de sa délivrance ou, si celle-ci est antérieure, à la date d'expiration de l'habilitation de sécurité du titulaire de la carte.	Date d'expiration
Expiration date — multi-aerodrome card	(3) Despite subsection (2), a restricted area identity card that is issued to a person who requires access to restricted areas at more than one aerodrome, but who is not a crew member, expires no later than one year after the day on which it is issued or on the day on which the person's security clearance expires, whichever is earlier.	(3) Malgré le paragraphe (2), une carte d'identité de zone réglementée qui est délivrée à une personne qui a besoin d'avoir accès à des zones réglementées à plus d'un aérodrome mais qui n'est pas un membre d'équipage expire au plus tard un an après la date de sa délivrance ou, si elle est antérieure, à la date d'expiration de l'habilitation de sécurité du titulaire de la carte.	Date d'expiration — carte pour plusieurs aérodromes
Official languages	(4) All information that is displayed on a restricted area identity card must be in both official languages.	(4) Tout renseignement qui figure sur une carte d'identité de zone réglementée est dans les deux langues officielles.	Langues officielles
<i>Issue of Restricted Area Identity Cards</i>		<i>Délivrance des cartes d'identité de zone réglementée</i>	
Issuance criteria	<p>110. (1) The operator of an aerodrome must not issue a restricted area identity card to a person unless the person</p> <p>(a) applies in writing;</p> <p>(b) is sponsored in writing by their employer;</p> <p>(c) has a security clearance;</p> <p>(d) consents in writing to the collection, use, retention, disclosure and destruction of information for the purposes of this Division; and</p> <p>(e) confirms that the information displayed on the card is correct.</p>	<p>110. (1) Il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome de délivrer une carte d'identité de zone réglementée à une personne à moins qu'elle ne réponde aux conditions suivantes :</p> <p>a) elle présente une demande par écrit;</p> <p>b) elle est parrainée par écrit par son employeur;</p> <p>c) elle possède une habilitation de sécurité;</p> <p>d) elle consent par écrit à la collecte, à l'utilisation, à la conservation, à la communication et à la destruction des renseignements pour l'application de la présente section;</p> <p>e) elle confirme l'exactitude des renseignements qui figurent sur la carte.</p>	Critères de délivrance
Activation requirement	(2) The operator of an aerodrome must not issue a restricted area identity card to a person unless the card has been activated.	(2) Il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome de délivrer à une personne une carte d'identité de zone réglementée à moins qu'elle n'ait été activée.	Exigence d'activation
False information	111. A person must not provide false information for the purpose of obtaining a restricted area identity card.	111. Il est interdit à toute personne de fournir de faux renseignements en vue d'obtenir une carte d'identité de zone réglementée.	Faux renseignements
Sponsorship	<p>112. An employer must not</p> <p>(a) sponsor an employee who does not require ongoing access to restricted areas in the course of their employment; or</p> <p>(b) knowingly sponsor an employee for more than one restricted area identity card at a time.</p>	<p>112. Il est interdit à tout employeur :</p> <p>a) de parrainer un employé qui n'a pas besoin d'accéder de façon continue à des zones réglementées dans le cadre de son emploi;</p> <p>b) de parrainer sciemment un employé pour plus d'une carte d'identité de zone réglementée à la fois.</p>	Parrainage

Issuance of multiple cards	113. The operator of an aerodrome must not issue more than one restricted area identity card at a time to a person.	113. Il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome de délivrer à une personne plus d'une carte d'identité de zone réglementée à la fois.	Délivrance de plusieurs cartes
Replacement of cards	114. Before replacing a lost, stolen or non-functional restricted area identity card, the operator of an aerodrome must ensure that (a) the person applying for the replacement card is the person to whom the lost, stolen or non-functional card has been issued; and (b) the person still has a security clearance.	114. Avant de remplacer une carte d'identité de zone réglementée qui est perdue ou volée ou qui ne fonctionne pas, l'exploitant d'un aérodrome s'assure : a) que la personne qui demande une carte de remplacement est le titulaire de la carte qui est perdue ou volée ou qui ne fonctionne pas; b) que la personne possède encore une habilitation de sécurité.	Remplacement des cartes
Requirement to inform	115. Before collecting information from an applicant under this Division, the operator of an aerodrome must bring to the applicant's attention the purposes for which the information is collected and the manner in which the information will be used, retained, disclosed and destroyed.	115. Avant de recueillir des renseignements auprès d'un demandeur en application de la présente section, l'exploitant d'un aérodrome porte à l'attention de celui-ci les fins pour lesquelles ils sont recueillis, ainsi que la manière dont ils seront utilisés, conservés, communiqués et détruits.	Exigence d'informer
Collection of information	116. (1) For the purpose of creating a restricted area identity card for an applicant, the operator of an aerodrome must collect the following information from the applicant: (a) the applicant's full name; (b) the applicant's height; (c) a photograph depicting a frontal view of the applicant's face; (d) the applicant's fingerprint images and iris images; (e) the name of the applicant's employer; and (f) the applicant's occupation. (2) The operator of the aerodrome must, immediately after issuing the restricted area identity card, destroy all fingerprint images and iris images that the operator collected from the applicant and any biometric template created from those images that is not stored on the card.	116. (1) Afin de créer la carte d'identité de zone réglementée d'un demandeur, l'exploitant d'un aérodrome recueille les renseignements suivants auprès de celui-ci : a) ses nom et prénom; b) sa taille; c) une photographie de son visage vu de face; d) les images de ses empreintes digitales et de ses iris; e) le nom de son employeur; f) son emploi. (2) Il détruit, immédiatement après la délivrance de la carte d'identité de zone réglementée, toutes les images d'empreintes digitales et d'iris qu'il a recueillies auprès du demandeur et tout modèle biométrique qui a été créé à partir de celles-ci et qui n'a pas été stocké sur la carte.	Collecte de renseignements
Destruction of images and templates	(2) The operator of the aerodrome must, immediately after issuing the restricted area identity card, destroy all fingerprint images and iris images that the operator collected from the applicant and any biometric template created from those images that is not stored on the card.	(2) Il détruit, immédiatement après la délivrance de la carte d'identité de zone réglementée, toutes les images d'empreintes digitales et d'iris qu'il a recueillies auprès du demandeur et tout modèle biométrique qui a été créé à partir de celles-ci et qui n'a pas été stocké sur la carte.	Destruction d'images et de modèles biométriques
Quality control	117. For the purpose of allowing CATSA to monitor the quality of biometric templates and determining if a restricted area identity card is already active in respect of an applicant, the operator of an aerodrome must, before issuing the card, disclose to CATSA any biometric templates created from the fingerprint images and iris images collected from the applicant.	117. Afin de permettre à l'ACSTA de contrôler la qualité des modèles biométriques et d'établir si une carte d'identité de zone réglementée est déjà activée à l'égard d'un demandeur, l'exploitant d'un aérodrome communique à l'ACSTA, avant de la délivrer, tous les modèles biométriques qui ont été créés à partir des images d'empreintes digitales et d'iris qu'il a recueillies auprès du demandeur.	Contrôle de la qualité
Protection of information	118. The operator of an aerodrome must take appropriate measures to protect information that is collected, used, retained or disclosed in accordance with this Division from loss or theft and from unauthorized access, use, disclosure, duplication or alteration.	118. L'exploitant d'un aérodrome prend les mesures appropriées afin de protéger les renseignements qui sont recueillis, utilisés, communiqués ou conservés conformément à la présente section contre la perte ou le vol, ainsi que contre l'accès, l'utilisation, la communication, la copie ou la modification non autorisées.	Protection des renseignements

Deactivation of Restricted Area Identity Cards

Deactivation request	119. (1) The operator of an aerodrome who has issued a restricted area identity card must immediately ask CATSA to deactivate the card if (a) the card expires; (b) the person to whom the card has been issued or their employer informs the operator that the card is lost, stolen or no longer functional; or
----------------------	---

Désactivation de cartes d'identité de zone réglementée

Demande de désactivation	119. (1) L'exploitant d'un aérodrome qui a délivré une carte d'identité de zone réglementée demande immédiatement à l'ACSTA de la désactiver dans les cas suivants : a) la carte expire; b) le titulaire de la carte ou son employeur lui signale que la carte a été perdue ou volée ou qu'elle ne fonctionne pas;
--------------------------	---

	(c) the person to whom the card has been issued fails, on demand, to present or surrender the card to a screening officer.	c) le titulaire de la carte omet de la présenter ou de la remettre à un agent de contrôle qui le demande.	
Prohibition	(2) The operator of an aerodrome must not ask CATSA to deactivate a restricted area identity card for a reason other than a reason set out in subsection (1).	(2) Il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome de demander à l'ACSTA de désactiver une carte d'identité de zone réglementée pour toute raison autre que l'une de celles mentionnées au paragraphe (1).	Interdiction
Notification of Minister	(3) The operator of an aerodrome must notify the Minister if it asks CATSA to deactivate a restricted area identity card.	(3) L'exploitant d'un aérodrome qui demande à l'ACSTA de désactiver une carte d'identité de zone réglementée en avise le ministre.	Avis au ministre
Change in employment	120. The operator of an aerodrome who has issued a restricted area identity card must notify the Minister immediately if (a) in the case of a person who has a single employer, the person to whom the card has been issued ceases to be employed or no longer requires ongoing access to restricted areas in the course of their employment; and (b) in the case of a person who has more than one employer, the person to whom the card has been issued ceases to be employed by all of their employers or no longer requires ongoing access to restricted areas in the course of their employment.	120. L'exploitant d'un aérodrome qui a délivré une carte d'identité de zone réglementée avise immédiatement le ministre dans les cas suivants : a) son titulaire n'a qu'un employeur et cesse d'être un employé ou d'avoir besoin d'accéder de façon continue à des zones réglementées dans le cadre de son emploi; b) son titulaire a plusieurs employeurs et cesse d'être un employé de tous ses employeurs ou d'avoir besoin d'accéder de façon continue à des zones réglementées dans le cadre de ses emplois.	Changement d'emploi
Duty of employer	121. The employer of a person to whom a restricted area identity card has been issued must immediately notify the operator of an aerodrome who issued the card if the person ceases to be an employee or no longer requires ongoing access to restricted areas in the course of their employment.	121. L'employeur du titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée avise immédiatement l'exploitant d'un aérodrome qui a délivré la carte lorsque le titulaire de celle-ci cesse d'être son employé ou d'avoir besoin d'accéder de façon continue à des zones réglementées.	Obligation de l'employeur
Retrieval of cards	122. (1) The operator of an aerodrome who has issued a restricted area identity card must take reasonable steps to retrieve the card if it has been deactivated and must notify CATSA if the card is not retrieved.	122. (1) L'exploitant d'un aérodrome qui a délivré une carte d'identité de zone réglementée prend des mesures raisonnables afin de la récupérer si elle est désactivée et avise l'ACSTA si elle n'est pas récupérée.	Récupération des cartes
Return of cards	(2) If a restricted area identity card has been deactivated, the person to whom the card has been issued must immediately return it to the operator of an aerodrome who issued it unless the card was surrendered in accordance with this Division or was lost or stolen.	(2) Le titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée qui est désactivée est tenu de la retourner immédiatement à l'exploitant d'un aérodrome qui la lui a délivrée à moins qu'elle n'ait été remise conformément à la présente section ou perdue ou volée.	Retour des cartes
	<i>Keys, Combination Codes and Personal Identification Codes</i>	<i>Clés, codes d'accès et codes d'identification personnels</i>	
Issuance or assignment	123. The operator of an aerodrome must not issue a key or assign a combination code or personal identification code to a person for a restricted area unless (a) the person is a person to whom a restricted area identity card has been issued and the card is active; or (b) the person is in possession of a document that is issued or approved by the operator of the aerodrome in accordance with a security measure as authorization for the person to enter or remain in the restricted area.	123. Il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome de délivrer une clé ou d'attribuer un code d'accès ou un code d'identification personnel à une personne pour une zone réglementée à moins que celle-ci ne soit, selon le cas : a) titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée activée; b) en possession d'un document délivré ou approuvé par l'exploitant de l'aérodrome conformément à une mesure de sûreté en tant qu'autorisation lui permettant d'entrer ou de demeurer dans la zone réglementée.	Délivrance ou attribution
Addition of key	124. The operator of an aerodrome may add a key to a restricted area identity card only if it is possible to cancel or remove the key without damaging or altering any other elements of the card.	124. L'exploitant d'un aérodrome ne peut ajouter une clé à une carte d'identité de zone réglementée que s'il est possible de l'annuler ou de l'enlever sans endommager ni modifier les autres éléments de la carte.	Adjonction d'une clé

Protection of information

125. The operator of an aerodrome must not add to or modify a restricted area identity card in any way that might allow the disclosure to CATSA of information about the person to whom the card has been issued.

125. Il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome d'effectuer un ajout à une carte d'identité de zone réglementée ou de la modifier d'une manière qui pourrait permettre la communication à l'ACSTA de renseignements sur le titulaire de la carte.

Protection des renseignements

Cancellation, removal or taking back

126. The operator of an aerodrome must cancel, remove or take back a key, combination code or personal identification code that has been issued or assigned to a person who has been issued a restricted area identity card, if

126. L'exploitant d'un aérodrome annule, enlève ou reprend la clé qui a été délivrée au titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée ou le code d'accès ou le code d'identification personnel qui lui a été attribué dans les cas suivants :

Annulation, enlèvement ou reprise

- (a) the person's restricted area identity card has been deactivated; or
- (b) the person no longer requires ongoing access to the restricted area in the course of their employment.

- a) la carte d'identité de zone réglementée du titulaire a été désactivée;
- b) le titulaire cesse d'avoir besoin d'accéder de façon continue à la zone réglementée dans le cadre de son emploi.

Records

Registres

General requirement

127. (1) The operator of an aerodrome and any person designated by the operator to issue restricted area identity cards or keys or to administer combination codes or personal identification codes must keep updated records at the aerodrome respecting

127. (1) L'exploitant d'un aérodrome et toute personne qu'il désigne pour délivrer des cartes d'identité de zone réglementée ou des clés ou administrer les codes d'accès ou les codes d'identification personnels tiennent, à l'aérodrome, des registres à jour sur ce qui suit :

Exigence générale

- (a) restricted area identity cards and keys that have been issued;
- (b) the names of the persons to whom restricted area identity cards or keys have been issued;
- (c) the names of the persons to whom combination codes or personal identification codes have been assigned;
- (d) blank restricted area identity cards in the operator's possession;
- (e) restricted area identity cards that have been deactivated;
- (f) keys, combination codes or personal identification codes that have been cancelled, removed or taken back;
- (g) deactivated restricted area identity cards that have not been retrieved by the operator;
- (h) restricted area identity cards that have been reported as lost or stolen;
- (i) steps taken to retrieve deactivated restricted area identity cards; and
- (j) compliance with section 115.

- a) les cartes d'identité de zone réglementée et les clés qui ont été délivrées;
- b) les noms des personnes à qui des cartes d'identité de zone réglementée ou des clés ont été délivrées;
- c) les noms des personnes à qui des codes d'accès ou des codes d'identification personnels ont été attribués;
- d) les cartes d'identité de zone réglementée vierges qui sont en la possession de l'exploitant;
- e) les cartes d'identité de zone réglementée qui ont été désactivées;
- f) les clés, les codes d'accès ou les codes d'identification personnels qui ont été annulés, enlevés ou repris;
- g) les cartes d'identité de zone réglementée qui ont été désactivées et qui n'ont pas été récupérées par l'exploitant;
- h) les cartes d'identité de zone réglementée qui ont été déclarées perdues ou volées;
- i) les mesures qui ont été prises pour récupérer les cartes d'identité de zone réglementée qui ont été désactivées;
- j) la conformité aux exigences de l'article 115.

Deactivated cards

(2) Subject to subsection (3), a record respecting a restricted area identity card that has been deactivated must be retained for a period of at least one year from the day on which the card was deactivated.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), toute inscription au registre relative à une carte d'identité de zone réglementée qui a été désactivée est conservée au moins un an à compter de la date de sa désactivation.

Cartes désactivées

Lost or stolen cards

(3) A record respecting a restricted area identity card that has been reported as lost or stolen must be retained for a period of at least one year from the card's expiry date.

(3) Toute inscription au registre relative à une carte d'identité de zone réglementée qui a été déclarée perdue ou volée est conservée au moins un an à compter de la date de son expiration.

Cartes perdues ou volées

Provision to Minister

(4) The operator of the aerodrome must provide the Minister with the records on reasonable notice given by the Minister.

(4) L'exploitant de l'aérodrome fournit les registres au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.

Registres fournis au ministre

*Restricted Area Access
Control Process*

*Processus de contrôle de l'accès
aux zones réglementées*

Use of identity verification system

128. The operator of an aerodrome must implement and maintain a restricted area access control process that uses the identity verification system.

128. L'exploitant d'un aérodrome met en œuvre et maintient un processus de contrôle de l'accès aux zones réglementées qui comporte l'utilisation du système de vérification de l'identité.

Utilisation du système de vérification de l'identité

*Control of Access to
Restricted Areas*

*Contrôle de l'accès aux
zones réglementées*

Unauthorized access prohibition

129. A person must not enter or remain in a restricted area at an aerodrome unless the person
(a) is a person to whom a restricted area identity card has been issued; or
(b) is in possession of a document that is issued or approved by the operator of the aerodrome in accordance with a security measure as authorization for the person to enter or remain in the restricted area.

129. Il est interdit à toute personne d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée à un aérodrome à moins qu'elle ne soit, selon le cas :

Interdiction d'accès non autorisé

- a) titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée;
- b) en possession d'un document délivré ou approuvé par l'exploitant de l'aérodrome conformément à une mesure de sûreté en tant qu'autorisation lui permettant d'entrer ou de demeurer dans la zone réglementée.

Restricted area identity cards — conditions of use

130. (1) A person to whom a restricted area identity card has been issued must not enter or remain in a restricted area unless
(a) they are acting in the course of their employment;
(b) the card is in their possession;
(c) the card is active; and
(d) as applicable, they are in possession of a key that has been issued to them for the restricted area, or a combination code or personal identification code that has been assigned to them for the restricted area.

130. (1) Il est interdit à tout titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

Conditions d'utilisation des cartes d'identité de zone réglementée

- a) il agit dans le cadre de son emploi;
- b) il est en possession de sa carte;
- c) sa carte est activée;
- d) il est en possession, le cas échéant, d'une clé qui lui a été délivrée pour la zone réglementée ou d'un code d'accès ou d'un code d'identification personnel qui lui a été attribué pour cette zone.

Exception

(2) Paragraph (1)(d) does not apply to crew members.

(2) L'alinéa (1)d) ne s'applique pas aux membres d'équipage.

Exception

Display of restricted area identity cards

131. A person to whom a restricted area identity card has been issued must not enter or remain in a restricted area unless they visibly display the card on their outer clothing at all times.

131. Il est interdit à tout titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée à moins que sa carte ne soit portée visiblement et en tout temps sur son vêtement extérieur.

Visibilité des cartes d'identité de zone réglementée

Oversight

132. The operator of an aerodrome must ensure that a person is not allowed to enter or remain in a restricted area at the aerodrome unless the person is in possession of

132. L'exploitant d'un aérodrome veille à ce qu'une personne ne puisse entrer ou demeurer dans une zone réglementée à l'aérodrome à moins d'avoir en sa possession :

Supervision

- (a) an active restricted area identity card that has been issued to the person; or
- (b) a document that is issued or approved by the operator of the aerodrome in accordance with a security measure as authorization for the person to enter or remain in the restricted area.

- a) soit une carte d'identité de zone réglementée activée dont elle est titulaire;
- b) soit un document délivré ou approuvé par l'exploitant de l'aérodrome conformément à une mesure de sûreté en tant qu'autorisation lui permettant d'entrer ou de demeurer dans la zone réglementée.

Business Continuity Plans

Plans de continuité des activités

Business continuity plans

133. (1) The operator of an aerodrome must develop and maintain a business continuity plan that, at a minimum, sets out how the operator will re-establish normal operations and comply with section 132 in the event that it is unable to use its restricted area access control process to comply with that section.

133. (1) L'exploitant d'un aérodrome élabore et maintient un plan de continuité des activités qui prévoit, à tout le moins, la manière dont il rétablira les activités normales et se conformera à l'article 132 dans l'éventualité où il est incapable d'utiliser son processus de contrôle de l'accès aux zones réglementées pour se conformer à cet article.

Plans de continuité des activités

Implementation

(2) The operator of the aerodrome must immediately implement its business continuity plan and

(2) Il met immédiatement en œuvre son plan de continuité des activités et avise le ministre et

Mise en œuvre

	<p>notify the Minister and CATSA if the operator discovers that it is unable to use its restricted area access control process to comply with section 132.</p>	<p>l'ACSTA s'il constate qu'il est incapable d'utiliser son processus de contrôle de l'accès aux zones réglementées pour satisfaire à l'article 132.</p>	
<p>Notification of delay</p>	<p>(3) The operator of the aerodrome must immediately notify the Minister if it discovers that it will be unable, for more than 24 hours, to use its restricted area access control process to comply with section 132.</p>	<p>(3) Il avise immédiatement le ministre s'il constate qu'il sera incapable d'utiliser pendant plus de vingt-quatre heures son processus de contrôle de l'accès aux zones réglementées pour satisfaire à l'article 132.</p>	<p>Avis de retard</p>
<p>Ministerial access</p>	<p>(4) The operator of the aerodrome must make its business continuity plan available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.</p>	<p>(4) Il met son plan de continuité des activités à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.</p>	<p>Accès ministériel</p>
<p>Database backup</p>	<p>134. The operator of an aerodrome must regularly back up any database that it uses as part of the identity verification system.</p>	<p>134. L'exploitant d'un aérodrome fait régulièrement des copies de secours de toute base de données qu'il utilise dans le cadre du système de vérification de l'identité.</p>	<p>Copies de secours de base de données</p>

Use of Restricted Area Identity Cards, Keys, Combination Codes and Personal Identification Codes

Utilisation des cartes d'identité de zone réglementée, des clés, des codes d'accès et des codes d'identification personnels

<p>General prohibitions</p>	<p>135. (1) A person must not (a) lend or give a restricted area identity card or a key that has been issued to them to another person; (b) use a restricted area identity card or a key that has been issued to them to provide access to a restricted area to another person without authorization from the operator of an aerodrome; (c) intentionally alter or otherwise modify a restricted area identity card or a key unless they are the operator of an aerodrome or a person designated by the operator; (d) use a restricted area identity card or a key that has been issued to another person; (e) have in their possession, without reasonable excuse, a restricted area identity card or a key that has been issued to another person; (f) use a counterfeit restricted area identity card or a counterfeit key; or (g) make a copy of a restricted area identity card or a key.</p>	<p>135. (1) Il est interdit à toute personne : a) de prêter ou de donner à une autre personne la carte d'identité de zone réglementée ou la clé qui lui a été délivrée; b) d'utiliser la carte d'identité de zone réglementée ou la clé qui lui a été délivrée pour donner accès à une zone réglementée à une autre personne sans l'autorisation de l'exploitant de l'aérodrome; c) sauf à l'exploitant d'un aérodrome ou à une personne désignée par lui, d'intentionnellement altérer ou modifier de quelque façon une carte d'identité de zone réglementée ou une clé; d) d'utiliser une carte d'identité de zone réglementée ou une clé qui a été délivrée à une autre personne; e) d'avoir en sa possession, sans raison valable, une carte d'identité de zone réglementée ou une clé qui a été délivrée à une autre personne; f) d'utiliser une carte d'identité de zone réglementée ou une clé contrefaites; g) de reproduire une carte d'identité de zone réglementée ou une clé.</p>	<p>Interdictions générales</p>
<p>Disclosure or use of codes</p>	<p>(2) A person, other than the operator of an aerodrome or a person designated by the operator, must not (a) disclose a combination code or personal identification code; or (b) use another person's combination code or personal identification code.</p>	<p>(2) Il est interdit à toute personne, sauf à l'exploitant d'un aérodrome ou à une personne désignée par lui : a) de communiquer un code d'accès ou un code d'identification personnel; b) d'utiliser le code d'accès ou le code d'identification personnel d'une autre personne.</p>	<p>Communication et utilisation des codes</p>
<p>Report of loss or theft</p>	<p>136. (1) A person to whom a restricted area identity card or a key has been issued must immediately report its loss or theft to their employer or to the operator of an aerodrome who issued the card or key.</p>	<p>136. (1) La personne qui perd la carte d'identité de zone réglementée ou la clé qui lui a été délivrée ou qui se la fait voler en avise immédiatement son employeur ou l'exploitant d'un aérodrome qui l'a délivrée.</p>	<p>Avis de perte ou de vol</p>
<p>Employer's duty to report</p>	<p>(2) An employer who is informed by an employee of the loss or theft of a restricted area identity card or a key must immediately report the loss or theft to the operator of an aerodrome who issued the card or key.</p>	<p>(2) L'employeur à qui un employé signale la perte ou le vol d'une carte d'identité de zone réglementée ou d'une clé en avise immédiatement l'exploitant d'un aérodrome qui l'a délivrée.</p>	<p>Obligation de l'employeur d'aviser</p>

Report of non-functioning card	<p>137. An employer who is informed by an employee that a restricted area identity card is not functioning must immediately notify the operator of an aerodrome who issued the card.</p>	<p>137. L'employeur à qui un employé signale qu'une carte d'identité de zone réglementée ne fonctionne pas en avise immédiatement l'exploitant d'un aérodrome qui l'a délivrée.</p>	Avis concernant une carte qui ne fonctionne pas
Notification of CATSA	<p>138. The operator of an aerodrome who has issued a restricted area identity card must notify CATSA if the card is reported as lost or stolen.</p>	<p>138. L'exploitant d'un aérodrome qui a délivré une carte d'identité de zone réglementée avise l'ACSTA si celle-ci est déclarée perdue ou volée.</p>	Avis à l'ACSTA
<i>Presentation and Surrender of Restricted Area Identity Cards</i>		<i>Présentation et remise des cartes d'identité de zone réglementée</i>	
Presentation on demand	<p>139. (1) A person in possession of a restricted area identity card who is in a restricted area must, on demand, present the card to the Minister, the operator of an aerodrome, the person's employer or a peace officer.</p>	<p>139. (1) Toute personne qui est en possession d'une carte d'identité de zone réglementée et qui se trouve dans une zone réglementée présente celle-ci, sur demande, au ministre, à l'exploitant de l'aérodrome, à son employeur, ou à un agent de la paix.</p>	Présentation sur demande
Presentation during screening	<p>(2) A person in possession of a restricted area identity card who is being screened by a screening officer at a restricted area access point or at a location in a restricted area must, on demand, present the card to the screening officer.</p>	<p>(2) Toute personne qui est en possession d'une carte d'identité de zone réglementée et qui fait l'objet d'un contrôle par un agent de contrôle à un point d'accès aux zones réglementées ou à un endroit dans une zone réglementée la lui présente sur demande.</p>	Présentation durant le contrôle
Surrender on demand	<p>140. (1) A person in possession of a restricted area identity card must, on demand, surrender it to the Minister, the operator of an aerodrome, a screening officer or a peace officer.</p>	<p>140. (1) Toute personne qui est en possession d'une carte d'identité de zone réglementée la remet, sur demande, au ministre, à l'exploitant d'un aérodrome, à un agent de contrôle ou à un agent de la paix.</p>	Remise sur demande
Demand by Minister or operator	<p>(2) The Minister or the operator of an aerodrome may demand the surrender of a restricted area identity card if</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the card has expired or has been reported as lost or stolen; (b) the card has been deactivated; or (c) the surrender of the card is required to ensure aviation security. 	<p>(2) Le ministre ou l'exploitant d'un aérodrome peut exiger qu'une carte d'identité de zone réglementée lui soit remise dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la carte est expirée ou a été déclarée perdue ou volée; b) elle a été désactivée; c) sa remise est nécessaire pour assurer la sûreté aérienne. 	Demande du ministre ou de l'exploitant
Demand by screening officer	<p>(3) A screening officer may demand the surrender of a restricted area identity card if</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the card has expired or has been reported as lost or stolen; (b) the card has been deactivated; or (c) the screening officer is carrying out screening at a restricted area access point or at a location in a restricted area and the person who is in possession of the card refuses to be screened or refuses to submit goods in their possession or control for screening. 	<p>(3) L'agent de contrôle peut exiger qu'une carte d'identité de zone réglementée lui soit remise dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la carte est expirée ou a été déclarée perdue ou volée; b) elle a été désactivée; c) l'agent de contrôle effectue un contrôle à un point d'accès aux zones réglementées ou à un endroit dans une zone réglementée et la personne en possession de la carte refuse de se soumettre à un contrôle ou d'y soumettre les biens en sa possession ou sous sa garde. 	Demande de l'agent de contrôle
Demand by peace officer	<p>(4) A peace officer may demand the surrender of a restricted area identity card if</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the card has expired or has been reported as lost or stolen; or (b) there is an immediate threat to aviation security, the security of any aircraft or aerodrome or other aviation facility or the safety of the public, passengers or crew members and the surrender of the card is required to respond to the threat. 	<p>(4) L'agent de la paix peut exiger qu'une carte d'identité de zone réglementée lui soit remise dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la carte est expirée ou a été déclarée perdue ou volée; b) il existe un danger immédiat pour la sûreté aérienne, la sécurité d'un aéronef, d'un aérodrome ou d'autres installations aéronautiques ou celle du public, des passagers ou des membres d'équipage d'un aéronef, et la remise de la carte est nécessaire pour faire face au danger. 	Demande de l'agent de la paix
Return of cards	<p>141. A screening officer or a peace officer to whom a person surrenders a restricted area identity card must return the card to the operator of the aerodrome where the card is surrendered or to the operator of an aerodrome who issued the card.</p>	<p>141. L'agent de contrôle ou l'agent de la paix à qui une personne remet une carte d'identité de zone réglementée la remet à l'exploitant de l'aérodrome où la carte a été remise ou à l'exploitant d'un aérodrome qui l'a délivrée.</p>	Remise des cartes

Notification of Minister	142. The operator of an aerodrome to whom a person surrenders a restricted area identity card must notify the Minister if the operator demanded the surrender in accordance with paragraph 140(2)(c).	142. L'exploitant d'un aéroport à qui une personne remet une carte d'identité de zone réglementée avise le ministre s'il a exigé que la carte lui soit remise conformément à l'alinéa 140(2)c).	Avis au ministre
<i>Escort and Surveillance</i>		<i>Escorte et surveillance</i>	
General requirement	143. (1) The operator of an aerodrome must ensure that any person who is in a restricted area at the aerodrome and is not in possession of a restricted area identity card (a) is escorted by a person in possession of an active restricted area identity card that has been issued to them; or (b) in the case of an area the limits of which are defined for a specific purpose, such as construction or maintenance, is kept under surveillance by a person in possession of an active restricted area identity card that has been issued to them.	143. (1) L'exploitant d'un aéroport veille à ce que toute personne qui se trouve dans une zone réglementée de l'aéroport et qui n'est pas en possession d'une carte d'identité de zone réglementée soit : a) sous escorte d'une personne qui est titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée activée et en possession de celle-ci; b) dans le cas d'une zone dont les limites sont établies pour un objectif précis, telle la construction ou la maintenance, sous la surveillance d'une personne qui est titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée activée et en possession de celle-ci.	Exigence générale
Exceptions	(2) This section does not apply in respect of the following persons: (a) passengers who have been screened; and (b) inspectors.	(2) Le présent article ne s'applique pas à l'égard des personnes suivantes : a) les passagers qui ont fait l'objet d'un contrôle; b) les inspecteurs.	Exceptions
Escort ratio	144. (1) The operator of an aerodrome must ensure that at least one escort is provided for every 10 persons who require escort.	144. (1) L'exploitant d'un aéroport veille à ce qu'au moins une escorte soit affectée pour 10 personnes qui doivent être escortées.	Nombre de personnes par escorte
Surveillance ratio	(2) The operator of an aerodrome must ensure that no more than 20 persons at a time are kept under surveillance by one person.	(2) Il veille à ce qu'une personne affectée à la surveillance surveille 20 personnes ou moins à la fois.	Nombre de personnes surveillées par surveillant
Requirement to remain together	145. (1) A person under escort must remain with the escort while the person is in a restricted area.	145. (1) Toute personne escortée demeure avec l'escorte lorsqu'elle se trouve dans une zone réglementée.	Exigence de demeurer ensemble
Idem	(2) An escort must remain with the person under escort while the person is in a restricted area.	(2) L'escorte demeure avec la personne escortée lorsqu'elle se trouve dans une zone réglementée.	Idem
Requirement to inform	(3) The person who appoints an escort must inform the escort of the requirement to remain with the person under escort while that person is in a restricted area.	(3) La personne qui nomme l'escorte informe l'escorte qu'elle est tenue de demeurer avec la personne escortée lorsque celle-ci se trouve dans une zone réglementée.	Exigence d'informer
Screening requirement	146. The operator of an aerodrome must ensure that a person under escort or surveillance at the aerodrome and any goods in the person's possession or control are screened at a screening checkpoint before the person enters a sterile area.	146. L'exploitant d'un aéroport veille à ce qu'une personne qui est sous escorte ou sous surveillance, à cet aéroport, et les biens qui sont en sa possession ou sous sa garde fassent l'objet d'un contrôle à un point de contrôle avant qu'elle entre dans une zone stérile.	Exigence de faire l'objet d'un contrôle
Exception — conveyances	147. (1) The operator of an aerodrome is not required to place an escort or surveillance personnel in a conveyance that is in a restricted area at the aerodrome and is carrying persons who require escort or surveillance if the conveyance travels in a convoy with an escort conveyance that contains at least one person in possession of an active restricted area identity card that has been issued to them.	147. (1) L'exploitant d'un aéroport n'est pas tenu de placer des escortes ou des surveillants dans un moyen de transport qui se trouve dans une zone réglementée de l'aéroport et qui transporte des personnes qui doivent être sous escorte ou sous surveillance lorsque ce moyen de transport circule en convoi avec un moyen de transport d'escorte dans lequel se trouve au moins une personne qui est titulaire d'une carte de zone réglementée activée et qui est en possession de celle-ci.	Exception — moyens de transport
Exception to exception	(2) The operator of the aerodrome must ensure that, if a person who requires escort or surveillance disembarks from a conveyance in a restricted area at the aerodrome, the person is escorted or kept under surveillance in accordance with section 144.	(2) Il veille à ce que les personnes qui doivent être sous escorte ou sous surveillance et qui descendent d'un moyen de transport dans une zone réglementée de l'aéroport soient escortées ou surveillées conformément à l'article 144.	Exception à l'exception

Escort conveyances	<p>148. The operator of an aerodrome must ensure that, at the aerodrome, at least one escort conveyance is provided for</p> <p>(a) every three conveyances requiring escort to or from an air terminal building apron area for a purpose other than snow removal operations;</p> <p>(b) every six conveyances requiring escort to or from an air terminal building apron area for snow removal operations; and</p> <p>(c) every six conveyances requiring escort to or from a restricted area other than an air terminal building apron area.</p>	<p>148. L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que, à l'aérodrome, au moins un moyen de transport d'escorte soit affecté :</p> <p>a) à chaque groupe de trois moyens de transport qui doivent être escortés en direction ou en provenance de l'aire de trafic d'une aérogare à une fin autre que des travaux de déneigement;</p> <p>b) à chaque groupe de six moyens de transport qui doivent être escortés en direction ou en provenance de l'aire de trafic d'une aérogare pour effectuer des travaux de déneigement;</p> <p>c) à chaque groupe de six moyens de transport qui doivent être escortés en direction ou en provenance d'une zone réglementée autre que l'aire de trafic d'une aérogare.</p>	Moyens de transport d'escorte
<i>Inspectors</i>		<i>Inspecteurs</i>	
Exemption	<p>149. Nothing in this Division requires an inspector or acting in the course of their employment to be in possession of a restricted area identity card or any other document issued or approved by the operator of an aerodrome as authorization for the inspector to enter or remain in a restricted area.</p>	<p>149. La présente section n'a pas pour effet d'exiger qu'un inspecteur, lorsqu'il agit dans le cadre de son emploi, ait en sa possession une carte d'identité de zone réglementée ou tout autre document délivré ou approuvé par l'exploitant d'un aérodrome en tant qu'autorisation lui permettant d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée.</p>	Exemption
Inspector's credentials	<p>150. The credentials issued by the Minister to an inspector do not constitute a restricted area identity card even if the credentials are compatible with the identity verification system or with an access control system established by the operator of an aerodrome.</p>	<p>150. Une pièce d'identité délivrée par le ministre à un inspecteur ne constitue pas une carte d'identité de zone réglementée même si elle est compatible avec le système de vérification de l'identité ou tout système de contrôle de l'accès établi par l'exploitant d'un aérodrome.</p>	Pièce d'identité d'inspecteur
Escort privileges	<p>151. Nothing in this Division prohibits an inspector from escorting a person who is in a restricted area and is not in possession of a restricted area identity card if the inspector</p> <p>(a) is acting in the course of their employment;</p> <p>(b) does not escort more than 10 persons at one time;</p> <p>(c) remains with the person while the person is in the restricted area;</p> <p>(d) ensures that the person remains with the inspector while the person is in the restricted area; and</p> <p>(e) ensures that the person and any goods in their possession or control are screened at a screening checkpoint before the person enters a sterile area.</p>	<p>151. La présente section n'a pas pour effet d'interdire à l'inspecteur d'escorter des personnes qui se trouvent dans une zone réglementée et qui ne sont pas en possession de cartes d'identité de zone réglementée si, à la fois :</p> <p>a) il agit dans le cadre de son emploi;</p> <p>b) il escorte au plus 10 personnes à la fois;</p> <p>c) il demeure avec les personnes lorsqu'elles se trouvent dans la zone réglementée;</p> <p>d) il veille à ce que les personnes demeurent avec lui lorsqu'elles sont dans la zone réglementée;</p> <p>e) il veille à ce que les personnes et les biens qui sont en leur possession ou sous leur garde fassent l'objet d'un contrôle à un point de contrôle avant qu'elles entrent dans une zone stérile.</p>	Privilèges d'escorte
Conveyance escort privileges	<p>152. (1) Nothing in this Division prohibits an inspector from escorting a person who is in a conveyance in a restricted area and is not in possession of a restricted area identity card if the inspector</p> <p>(a) is acting in the course of their employment;</p> <p>(b) does not escort more than 10 persons at one time; and</p> <p>(c) is either in the conveyance or in an escort conveyance that is travelling in a convoy with the conveyance.</p>	<p>152. (1) La présente section n'a pas pour effet d'interdire à l'inspecteur d'escorter des personnes qui se trouvent dans un moyen de transport dans une zone réglementée et qui ne sont pas en possession de cartes d'identité de zone réglementée si, à la fois :</p> <p>a) il agit dans le cadre de son emploi;</p> <p>b) il escorte au plus 10 personnes à la fois;</p> <p>c) il se trouve dans le moyen de transport ou dans un moyen de transport d'escorte qui circule en convoi avec celui-ci.</p>	Privilèges d'escorte — moyens de transport
Additional conditions	<p>(2) If a person under escort disembarks from a conveyance in a restricted area, the inspector must</p> <p>(a) remain with the person; and</p> <p>(b) ensure that the person remains with the inspector.</p>	<p>(2) Lorsque des personnes escortées descendent d'un moyen de transport dans une zone réglementée, l'inspecteur est tenu :</p> <p>a) de demeurer avec elles;</p> <p>b) de veiller à ce qu'elles demeurent avec lui.</p>	Conditions supplémentaires

Idem	(3) If a person under escort is travelling to or from an air terminal building apron area, the Minister must ensure that at least one escort conveyance is provided for every three conveyances requiring escort in a convoy and that at least one inspector is in each escort conveyance.	(3) Lorsque des personnes escortées circulent en direction ou en provenance d'une aire de trafic d'une aérogare, le ministre veille à ce qu'au moins un moyen de transport d'escorte soit affecté à chaque groupe de trois moyens de transport qui doivent être escortés en convoi et à ce qu'au moins un inspecteur se trouve dans chaque moyen de transport d'escorte.	Idem
------	--	--	------

Idem	(4) If a person under escort is travelling to or from a restricted area other than an air terminal building apron area, the Minister must ensure that at least one escort conveyance is provided for every six conveyances requiring escort in a convoy and that at least one inspector is in each escort conveyance.	(4) Lorsque des personnes escortées circulent en direction ou en provenance d'une zone réglementée autre qu'une aire de trafic d'une aérogare, le ministre veille à ce qu'au moins un moyen de transport d'escorte soit affecté à chaque groupe de six moyens de transport qui doivent être escortés en convoi et à ce qu'au moins un inspecteur se trouve dans chaque moyen de transport d'escorte.	Idem
------	---	--	------

DIVISION 9

SECTION 9

AIRPORT SECURITY PROGRAMS

PROGRAMMES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE

Overview

Aperçu

Division overview

153. This Division sets out the regulatory framework for promoting a comprehensive, coordinated and integrated approach to airport security. The processes that are required under this Division are intended to contribute to the effective establishment and implementation of airport security programs.

153. 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 conçus pour contribuer à l'établissement et la mise en œuvre efficaces des programmes de sûreté aéroportuaire.

Aperçu de la section

Interpretation

Interprétation

Processes and procedures

154. For greater certainty, any reference to a process in this Division includes the procedures, if any, that are necessary to implement that process.

154. 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 des programmes de sûreté aéroportuaire

Requirement to establish and implement

155. (1) The operator of an aerodrome must establish and implement an airport security program.

155. (1) L'exploitant d'un aéroportuaire établit et met en œuvre un programme de sûreté aéroportuaire.

Obligation d'établir et de mettre en œuvre

Program requirements

(2) As part of its airport security program, the operator of an aerodrome must

(a) define and document the aerodrome-related security roles and responsibilities assigned to each of the operator's employee groups;

(b) establish and implement a process for communicating the information referred to in paragraph (a) to those employees;

(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) establish and implement — to foster an awareness of the objectives referred to in paragraph (c) — a process for communicating the security policy statement in an accessible manner to all persons who are employed at the aerodrome or require access to it in the course of their employment;

(e) establish and implement a process for developing corrective actions that can be implemented

(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 les responsabilités visant la sûreté de l'aéroportuaire qui sont assignés à chaque groupe de ses employés;

b) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour leur communiquer les renseignements visés à l'alinéa a);

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 fixe les objectifs de sûreté;

d) d'établir et de mettre en œuvre, pour encourager la sensibilisation aux objectifs visés à l'alinéa c), un processus pour 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;

Exigences du programme

to mitigate aerodrome-related security risks, incidents and breaches;

(f) develop and implement corrective actions to mitigate aerodrome-related security risks, incidents and breaches;

(g) establish and implement a process for responding to aerodrome-related security incidents and breaches in a coordinated manner that minimizes their impact;

(h) 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;

(i) establish and implement, for the purpose of informed decision-making about aviation security, a process for receiving, assessing and disseminating risk information within the operator's organization;

(j) assess and disseminate risk information within the operator's organization for the purpose of informed decision-making about aviation security;

(k) establish and implement a process for receiving, retaining, disclosing and disposing of sensitive information respecting aviation security to protect that information from unauthorized access;

(l) receive, retain, disclose and dispose of sensitive information respecting aviation security in a manner that protects the information from unauthorized access;

(m) 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; and

(n) provide the Minister, on reasonable notice given by the Minister, with a current scale map of the aerodrome that identifies all restricted areas, security barriers and restricted area access points.

[156 to 168 reserved]

Documentation

169. (1) The operator of an aerodrome must document how it achieves compliance with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator.

e) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour élaborer des mesures correctives qui peuvent être mises en œuvre pour atténuer les risques, les incidents et les infractions visant la sûreté de l'aérodrome;

f) d'élaborer et de mettre en œuvre les mesures correctives pour atténuer les risques, les incidents et les infractions visant la sûreté de l'aérodrome;

g) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour répondre aux incidents et aux infractions visant la sûreté de l'aérodrome de manière coordonnée pour minimiser leur incidence;

h) 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;

i) d'établir et de mettre en œuvre, dans le but de prendre des décisions éclairées en matière de sûreté aérienne, un processus pour recevoir, évaluer et diffuser des renseignements sur les risques à l'intérieur de son organisation;

j) 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;

k) 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;

l) de recevoir, de conserver, de communiquer et d'éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne de manière à les protéger contre l'accès non autorisé;

m) 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 cours de leur emploi;

n) de fournir au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci, 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.

[156 à 168 réservés]

Documentation

169. (1) L'exploitant d'un aérodrome documente la manière dont il satisfait aux exigences des dispositions de la Loi relatives à la sûreté et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui.

Ministerial access	<p>(2) The operator of an aerodrome must make its documentation available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.</p> <p>[170 to 174 reserved]</p>	<p>(2) Il met à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci, la documentation.</p> <p>[170 à 174 réservés]</p>	Accès ministériel
--------------------	--	--	-------------------

Amendments

Modifications

Requirement to amend	<p>175. (1) The operator of an aerodrome must amend its airport security program if the operator</p> <p>(a) is directed to do so by the Minister; or</p> <p>(b) identifies an aviation security risk at the aerodrome that is not mitigated by the program.</p>	<p>175. (1) L'exploitant d'un aéroport modifie son programme de sûreté aéroportuaire dans les cas suivants :</p> <p>a) il y est enjoint par le ministre;</p> <p>b) il décèle un risque en matière de sûreté aérienne à l'aéroport qui n'est pas atténué par le programme.</p>	Exigence — modifier
----------------------	--	--	---------------------

Requirement to direct	<p>(2) The Minister must direct the operator of an aerodrome to amend its airport security program if the Minister identifies an aviation security risk at the aerodrome that is not mitigated by the program.</p>	<p>(2) Le ministre enjoint à l'exploitant d'un aéroport de modifier son programme de sûreté aéroportuaire s'il décèle un risque visant la sûreté aérienne à l'aéroport qui n'est pas atténué par le programme.</p>	Exigence — enjoindre
-----------------------	--	--	----------------------

Security Committee

Comité de sûreté

Security committee	<p>176. (1) The operator of an aerodrome must establish a security committee or other working group or forum that</p>	<p>176. (1) L'exploitant d'un aéroport établit un comité de sûreté ou un autre groupe de travail ou forum qui :</p>	Comité de sûreté
--------------------	--	--	------------------

- | | |
|---|--|
| <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>a) le conseille sur l'élaboration des mesures de contrôle et des processus nécessaires à l'aéroport pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté 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'aéroport pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui;</p> <p>c) favorise l'échange de renseignements sur 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 les responsabilités de chacun d'eux.</p>	Mandat
--------------------	--	--	--------

Records	<p>(3) The operator of the aerodrome must keep records of the activities of the security committee or other working group or forum and make the records available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.</p> <p>[177 reserved]</p>	<p>(3) Il tient des dossiers sur les activités du comité ou de l'autre groupe de travail ou forum et les met à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.</p> <p>[177 réservé]</p>	Dossiers
---------	---	--	----------

Corrective Actions

Mesures correctives

Corrective actions	<p>178. The operator of an aerodrome must immediately take corrective actions to mitigate an aviation security risk at the aerodrome that is identified to the operator by the Minister.</p>	<p>178. L'exploitant d'un aéroport prend immédiatement des mesures correctives pour atténuer un risque visant la sûreté aérienne à l'aéroport qui est porté à son attention par le ministre.</p>	Mesures correctives
--------------------	---	---	---------------------

Corrective action plan	<p>179. (1) If a corrective action involves a phased approach, the operator of an aerodrome must include a corrective action plan in its airport security program.</p>	<p>179. (1) Si la mesure corrective comporte une approche par étapes, l'exploitant d'un aéroport joint un plan de mesures correctives à son programme de sûreté aéroportuaire.</p>	Plan de mesures correctives
------------------------	---	---	-----------------------------

Plan requirements	<p>(2) A corrective action plan must set out</p> <p>(a) the nature of the security risk to be mitigated;</p> <p>(b) a rationale for the phased approach; and</p> <p>(c) a timetable setting out when each phase of the corrective action plan will be completed.</p>	<p>(2) Le plan de mesures correctives prévoit les éléments suivants :</p> <p>a) la nature du risque visant la sûreté à atténuer;</p> <p>b) une justification de l'approche par étapes;</p> <p>c) un échéancier qui prévoit quand chaque étape du plan de mesures correctives sera terminée.</p>	Exigences du plan
	[180 to 184 reserved]	[180 à 184 réservés]	
	<i>Disclosure of Information</i>	<i>Communication de renseignements</i>	
Prohibition	<p>185. 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.</p>	<p>185. Il est interdit à toute personne autre que le ministre de communiquer des renseignements délicats relatifs à la sûreté qui sont créés ou utilisés en vertu de la présente section, sauf si la communication est légalement exigée ou est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté, aux exigences réglementaires ou aux dispositions d'une directive d'urgence, ou en faciliter la conformité.</p>	Interdiction
	DIVISION 10	SECTION 10	
	RESERVED	RÉSERVÉE	
	[186 to 195 reserved]	[186 à 195 réservés]	
	DIVISION 11	SECTION 11	
	PRIMARY SECURITY LINE PARTNERS	PARTENAIRES DE LA PREMIÈRE LIGNE DE SÛRETÉ	
	<i>Overview</i>	<i>Aperçu</i>	
Division overview	<p>196. This Division sets out the role of a primary security line partner in supporting the effective establishment and implementation of an airport security program by the operator of an aerodrome.</p>	<p>196. 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 efficaces des programmes de sûreté aéroportuaires par les exploitants d'aérodromes.</p>	Aperçu de la section
	<i>Requirements</i>	<i>Exigences</i>	
Requirements	<p>197. At each aerodrome where a primary security line partner carries out operations, the partner must</p> <p>(a) define and document the aerodrome-related security roles and responsibilities assigned to each of its employee groups that requires access to restricted areas at the aerodrome in the course of their employment;</p> <p>(b) communicate the information referred to in paragraph (a) to those employees and document how that information is communicated;</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p>	<p>197. À chaque aéroport où il exerce ses activités, le partenaire de la première ligne de sûreté est tenu :</p> <p>a) de définir et de documenter les rôles et les responsabilités visant la sûreté de l'aéroport qui sont assignés à chacun de ses groupes d'employés qui ont besoin d'avoir accès aux zones réglementées de l'aéroport dans le cours de leur emploi;</p> <p>b) de communiquer les renseignements visés à l'alinéa a) à ces employés et de documenter la manière dont ils sont communiqués;</p> <p>c) d'élaborer, 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'aéroport ne traite pas de questions qui sont spécifiques aux activités du partenaire;</p>	Exigences

- (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; and
- (f) document how the partner receives, retains, discloses and disposes of sensitive information respecting aerodrome security to protect that information from unauthorized disclosure.

[198 to 202 reserved]

Provision of Information

Provision to operator of aerodrome

203. (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 197 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.

[204 and 205 reserved]

Corrective Actions

Corrective actions

206. A primary security line partner must immediately take corrective actions to mitigate an aerodrome-related security risk that is identified to the partner by the Minister or the operator of an aerodrome where the partner carries out operations.

Corrective action plan

207. (1) If a corrective action in respect of an aerodrome-related security risk involves a phased approach, a primary security line partner must provide the operator of the aerodrome with a corrective action plan.

Plan requirements

- (2) A corrective action plan must set out
 - (a) the nature of the security risk to be mitigated;
 - (b) a rationale for the phased approach; and
 - (c) a timetable setting out when each phase of the corrective action plan will be completed.

DIVISION 12

RESERVED

[208 to 217 reserved]

- d) de documenter les mesures, la procédure 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) de documenter la manière dont il reçoit, conserve, communique et élimine les renseignements délicats relatifs à la sûreté de l'aérodrome pour les protéger contre l'accès non autorisé.

[198 à 202 réservés]

Renseignements fournis

203. (1) À chaque aérodrome où il exerce ses activités, le partenaire de la première ligne de sûreté fournit les renseignements documentés ou créés en application de l'article 197 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

[204 et 205 réservés]

Mesures correctives

206. Le partenaire de la première ligne de sûreté prend immédiatement des mesures correctives pour atténuer un risque en matière de sûreté à un aérodrome qui est porté à son attention par le ministre ou l'exploitant de l'aérodrome où le partenaire exerce ses activités.

Mesures correctives

207. (1) Si la mesure corrective à l'égard d'un risque en matière de sûreté d'un aérodrome comporte une approche par étapes, le partenaire de la première ligne de sûreté fournit à l'exploitant de l'aérodrome un plan de mesures correctives.

Plan d'action correctif

(2) Le plan de mesures correctives prévoit les éléments suivants :

Exigences du plan

- a) la nature du risque en matière de sûreté à atténuer;
- b) une justification de l'approche par étapes;
- c) un échéancier qui prévoit quand chaque étape du plan de mesures correctives sera terminée.

SECTION 12

RÉSERVÉE

[208 à 217 réservés]

PART 5

PARTIE 5

CLASS 2 AERODROMES

AÉRODROMES DE CATÉGORIE 2

OVERVIEW

APERÇU

Part overview

218. This Part sets out the basic regulatory framework for security at aerodromes listed in Schedule 2.

218. La présente partie prévoit le cadre réglementaire de base pour la sûreté des aérodromes énumérés à l'annexe 2.

Aperçu de la partie

APPLICATION

APPLICATION

Application

219. This Part applies in respect of aerodromes listed in Schedule 2.

219. La présente partie s'applique à l'égard des aérodromes énumérés à l'annexe 2.

Application

DIVISION 1

SECTION 1

PROHIBITED ITEMS

ARTICLES INTERDITS

*Overview**Aperçu*

Division overview

220. This Division completes and supplements the regulatory framework set out in Part 3.

220. La présente section complète le cadre réglementaire prévu à la partie 3 et s'y ajoute.

Aperçu de la section

*Authorization for Carriage of or
Access to Explosive Substances
and Incendiary Devices*

*Autorisation d'être en possession de
substances explosives et d'engins
incendiaires ou d'y avoir accès*

Authorization

221. The operator of an aerodrome may authorize a person to carry or have access to an explosive substance or an incendiary device at the aerodrome if

221. L'exploitant d'un aérodrome peut permettre à une personne d'avoir en sa possession une substance explosive ou un engin incendiaire, ou d'y avoir accès, à l'aérodrome, si les conditions suivantes sont réunies :

Autorisation

(a) the explosive substance or incendiary device is to be used at the aerodrome

a) ils sont destinés à y être utilisés, selon le cas :

(i) for excavation, demolition or construction,

(i) pour des travaux d'excavation, de démolition ou de construction,

(ii) in fireworks displays,

(ii) pour des feux d'artifice,

(iii) by persons operating explosives detection equipment or handling explosives detection dogs,

(iii) par des personnes qui utilisent de l'équipement de détection d'explosifs ou qui s'occupent de chiens chargés de la détection d'explosifs,

(iv) by a police service, or

(iv) par un corps policier,

(v) by military personnel; and

(v) par le personnel militaire;

(b) the operator has reasonable grounds to believe that the safety of the aerodrome and persons and the safety of aircraft at the aerodrome will not be jeopardized by the presence of the explosive substance or incendiary device.

b) l'exploitant a des motifs raisonnables de croire que la sécurité de l'aérodrome et celle des personnes et des aéronefs qui s'y trouvent ne seront pas compromises par la présence de la substance explosive ou de l'engin incendiaire.

[222 and 223 reserved]

[222 et 223 réservés]

DIVISION 2

SECTION 2

THREATS AND INCIDENTS

MENACES ET INCIDENTS

*Overview**Aperçu*

Division overview

224. This Division sets out the regulatory framework for dealing with threats and incidents at an aerodrome.

224. La présente section prévoit le cadre réglementaire pour traiter des menaces et des incidents aux aérodromes.

Aperçu de la section

Threat Response

Intervention à la suite de menaces

Area under operator's control	<p>225. The operator of an aerodrome who is made aware of a threat against an aviation facility, or a part of the aerodrome, that is under its control must immediately determine whether there is a specific threat that jeopardizes the security of the facility or that part of the aerodrome.</p>	<p>225. L'exploitant d'un aérodrome qui est avisé d'une menace contre une installation aéronautique, ou partie de l'aérodrome, dont il est responsable établit immédiatement s'il y a une menace précise qui compromet la sûreté de cette installation ou de cette partie de l'aérodrome.</p>	<p>Zone dont est responsable l'exploitant de l'aérodrome</p>
Area under control of other person	<p>226. The operator of an aerodrome who is made aware of a threat against an aviation facility, or a part of the aerodrome, that is under the control of a person carrying on any activity at the aerodrome, other than the operator, must immediately</p> <p>(a) notify the person of the nature of the threat; and</p> <p>(b) determine whether there is a specific threat that jeopardizes the security of the aerodrome.</p>	<p>226. L'exploitant d'un aérodrome qui est avisé d'une menace contre une installation aéronautique, ou une partie de l'aérodrome, dont est responsable une personne, autre que l'exploitant, qui exerce une activité à l'aérodrome est tenu :</p> <p>a) d'aviser immédiatement cette personne de la nature de la menace;</p> <p>b) d'établir immédiatement s'il y a une menace précise qui compromet la sûreté de l'aérodrome.</p>	<p>Zone dont est responsable une autre personne</p>
Specific threats	<p>227. The operator of an aerodrome who determines that there is a specific threat that jeopardizes the security of the aerodrome must immediately take all of the measures necessary to ensure the safety of the aerodrome and persons at the aerodrome, including informing the appropriate police service of the nature of the threat.</p>	<p>227. L'exploitant d'un aérodrome qui établit qu'il y a une menace précise qui compromet la sûreté de l'aérodrome prend immédiatement toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de l'aérodrome et des personnes qui s'y trouvent, y compris aviser le corps policier compétent de la nature de la menace.</p>	<p>Menaces précises</p>
Duties of other person	<p>228. A person, other than a screening authority, who is carrying on any activity at an aerodrome and who is made aware of a threat against the aerodrome must</p> <p>(a) immediately notify the operator of the aerodrome of the nature of the threat; and</p> <p>(b) assist the operator of the aerodrome in determining whether there is a specific threat that jeopardizes the security of the aerodrome.</p>	<p>228. Toute personne, autre qu'une administration de contrôle, qui exerce une activité à un aérodrome et qui est avisée d'une menace contre l'aérodrome est tenue :</p> <p>a) d'aviser immédiatement l'exploitant de l'aérodrome de la nature de la menace;</p> <p>b) d'aider l'exploitant de l'aérodrome à établir s'il y a une menace précise qui compromet la sûreté de l'aérodrome.</p>	<p>Obligations des autres personnes</p>
Threats identified by other person	<p>229. If it is determined under paragraph 16(b), 226(b) or 228(b) that there is a specific threat that jeopardizes the security of an aerodrome, the operator of the aerodrome must immediately take all of the measures necessary to ensure the safety of the aerodrome and persons at the aerodrome, including informing the appropriate police service of the nature of the threat.</p>	<p>229. Lorsqu'il est établi, en application des alinéas 16b), 226b) ou 228b), qu'il y a une menace précise qui compromet la sûreté à un aérodrome, l'exploitant de l'aérodrome prend immédiatement toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de l'aérodrome et des personnes qui s'y trouvent, y compris aviser le corps policier compétent de la nature de la menace.</p>	<p>Menaces établies par une autre personne</p>

Information Reporting

Rapport de renseignements

Security incidents	<p>230. The operator of an aerodrome must immediately notify the Minister when any of the following incidents occur:</p> <p>(a) the discovery at the aerodrome of a weapon, explosive substance or incendiary device that is not permitted under subsection 48(2);</p> <p>(b) an explosion at the aerodrome, unless the explosion is known to be the result of an accident, excavation, demolition, construction or the use of fireworks displays;</p> <p>(c) a specific threat against the aerodrome; and</p> <p>(d) an aviation security incident that involves a peace officer anywhere at the aerodrome other than areas under an air carrier's control.</p>	<p>230. L'exploitant d'un aérodrome avise immédiatement le ministre lorsque survient l'un ou l'autre des incidents suivants :</p> <p>a) la découverte à l'aérodrome d'une arme, d'une substance explosive ou d'un engin incendiaire qui n'est pas autorisé en vertu du paragraphe 48(2);</p> <p>b) une explosion à l'aérodrome, sauf si l'explosion est reconnue comme étant le résultat d'un accident, de travaux d'excavation, de démolition, de construction ou de l'utilisation de feux d'artifice;</p> <p>c) une menace précise contre l'aérodrome;</p> <p>d) un incident visant la sûreté aérienne qui comporte la participation d'un agent de la paix quel que soit l'endroit à l'aérodrome, sauf aux endroits dont un transporteur aérien est responsable.</p>	<p>Incidents de sûreté</p>
Commercial air service information	<p>231. The operator of an aerodrome must provide the Minister with written notice of any new commercial air service that is to begin at an air terminal building.</p>	<p>231. L'exploitant d'un aérodrome avise par écrit le ministre du début de l'exploitation, à un aéroport, de tout nouveau service aérien commercial.</p>	<p>Renseignements relatifs aux services aériens commerciaux</p>

	DIVISION 3		SECTION 3	
	RESERVED		RÉSERVÉE	
	[232 to 237 reserved]		[232 à 237 réservés]	
	DIVISION 4		SECTION 4	
	PERSONNEL AND TRAINING		PERSONNEL ET FORMATION	
	<i>Overview</i>		<i>Aperçu</i>	
Division overview	238. This Division sets out requirements respecting security personnel and other persons who are assigned aerodrome-related security roles and responsibilities at an aerodrome. [239 and 240 reserved]		238. La présente section prévoit les exigences visant le personnel de sûreté et les autres personnes à qui sont assignés, à un aérodrome, des rôles et des responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome. [239 et 240 réservés]	Aperçu de la section
	<i>Security Official — Aerodrome</i>		<i>Responsables de la sûreté — aérodrome</i>	
Interpretation	241. A security official of an aerodrome is an individual who is responsible for (a) coordinating and overseeing security controls and procedures at the aerodrome; and (b) acting as the principal contact between the operator of the aerodrome and the Minister with respect to security matters, including the airport security program.		241. Les responsables de la sûreté d'un aérodrome sont des personnes physiques chargées : a) d'une part, de coordonner et de superviser les mesures de contrôle et la procédure relatives à la sûreté à l'aérodrome; b) d'autre part, d'agir à titre d'intermédiaire principal entre l'exploitant de l'aérodrome et le ministre en ce qui concerne les questions de sûreté, y compris le programme de sûreté aéroportuaire.	Interprétation
Requirement	242. (1) The operator of an aerodrome must have, at all times, at least one security official or acting security official.		242. (1) L'exploitant d'un aérodrome dispose, en tout temps, d'au moins un responsable de la sûreté ou d'un suppléant de celui-ci.	Exigence
Contact information	(2) The operator of the aerodrome must provide the Minister with (a) the name of each security official and acting security official; and (b) 24-hour contact information for those officials. [243 to 247 reserved]		(2) Il fournit au ministre : a) le nom de chaque responsable de la sûreté et de chaque suppléant; b) les coordonnées pour les joindre en tout temps. [243 à 247 réservés]	Coordonnées
	DIVISION 5		SECTION 5	
	RESERVED		RÉSERVÉE	
	[248 to 254 reserved]		[248 à 254 réservés]	
	DIVISION 6		SECTION 6	
	ACCESS CONTROLS		MESURES DE CONTRÔLE DE L'ACCÈS	
	<i>Overview</i>		<i>Aperçu</i>	
Division overview	255. This Division sets out the regulatory framework for the protection of security-sensitive areas of aerodromes.		255. La présente section prévoit le cadre réglementaire visant la protection des zones délicates pour la sûreté aux aérodromes.	Aperçu de la section

Signs

Sign requirements **256.** (1) The operator of an aerodrome must post signs on the outside of each restricted area access point and each security barrier. Each sign must

- (a) be in at least both official languages;
- (b) identify the restricted area as a restricted area; and
- (c) state that access to the area is restricted to authorized persons.

Signs on security barriers (2) The signs posted on a security barrier must be no more than 150 m apart.

Restricted Area Access Points

Prohibition **257.** A person must not enter a restricted area at an aerodrome except through a restricted area access point.

Doors, Gates, Emergency Exits and Other Devices

Duty to close and lock — operators **258.** (1) The operator of an aerodrome must close and lock any door, gate or other device other than an emergency exit if

- (a) the operator has control of and responsibility for the door, gate or other device; and
- (b) the door, gate or other device allows access between a restricted area and a non-restricted area.

Emergency exit system (2) The operator of an aerodrome must institute a system, on or near an emergency exit, that prevents access by unauthorized persons to a restricted area, if

- (a) the operator has control of and responsibility for the emergency exit; and
- (b) the emergency exit allows access between a restricted area and a non-restricted area.

Duty to close and lock — partners and lessees **259.** (1) A primary security line partner, or a lessee other than a primary security line partner, at an aerodrome must close and lock any door, gate or other device other than an emergency exit if

- (a) the partner or lessee has control of and responsibility for the door, gate or other device; and
- (b) the door, gate or other device allows access between a restricted area and a non-restricted area.

Emergency exit system (2) A primary security line partner who occupies an area on an aerodrome's primary security line must institute a system, on or near an emergency exit, that prevents access by unauthorized persons to a restricted area, if

- (a) the partner has control of and responsibility for the emergency exit; and
- (b) the emergency exit allows access between a restricted area and a non-restricted area.

Panneaux

256. (1) L'exploitant d'un aérodrome installe des panneaux sur le côté extérieur de chaque point d'accès aux zones réglementés et de chaque enceinte de sûreté. Les panneaux sont conformes aux exigences suivantes :

- a) ils sont au moins dans les deux langues officielles;
- b) ils indiquent que les zones réglementées sont des zones réglementées;
- c) ils indiquent que l'accès aux zones est restreint aux personnes autorisées.

(2) La distance entre les panneaux installés sur une enceinte de sûreté est d'au plus 150 m.

Exigences visant les panneaux

Panneaux sur les enceintes de sûreté

Points d'accès aux zones réglementées

257. Il est interdit à toute personne d'entrer dans une zone réglementée d'un aérodrome, sauf par un point d'accès de zone réglementée.

Portes, barrières, sorties d'urgence et autres dispositifs

258. (1) L'exploitant d'un aérodrome ferme et verrouille toute porte, toute barrière ou tout autre dispositif, autre qu'une sortie d'urgence, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) il a la garde et la responsabilité de la porte, de la barrière ou du dispositif;
- b) la porte, la barrière ou le dispositif donne accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée.

(2) Il établit, sur une sortie d'urgence ou près de celle-ci, un système qui empêche les personnes non autorisées d'avoir accès à une zone réglementée si les conditions suivantes sont réunies :

- a) il a la garde et la responsabilité de la sortie d'urgence;
- b) la sortie d'urgence donne accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée.

Obligation de fermer et de verrouiller — exploitant

Système pour sorties d'urgence

259. (1) Tout partenaire de la première ligne de sûreté ou tout locataire autre qu'un partenaire de la première ligne de sûreté à un aérodrome ferme et verrouille toute porte, toute barrière ou tout autre dispositif, autre qu'une sortie d'urgence, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le partenaire ou locataire a la garde et la responsabilité de la porte, de la barrière ou du dispositif;
- b) la porte, la barrière ou le dispositif permet l'accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée.

(2) Tout partenaire de la première ligne de sûreté qui occupe une zone sur la première ligne de sûreté à un aérodrome établit, sur une sortie d'urgence ou près de celle-ci, un système qui empêche les personnes non autorisées d'avoir accès à une zone réglementée si les conditions suivantes sont réunies :

- a) il a la garde et la responsabilité de la sortie d'urgence;
- b) la sortie d'urgence permet l'accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée.

Obligation de fermer et de verrouiller — partenaires et locataires

Système pour sorties d'urgence

Temporary use or control	260. Any person at an aerodrome who has temporary use or control of a door, gate or other device that allows access between a restricted area and a non-restricted area must prevent access to or from the restricted area by unauthorized persons.	260. Toute personne à un aéroport qui temporairement utilise ou surveille une porte, une barrière ou un dispositif donnant accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée empêche les personnes non autorisées d'avoir accès à la zone réglementée ou d'en sortir.	Utilisation ou surveillance temporaire
Uncontrolled restricted area access point	261. Unless an authorized person is controlling access between a restricted area and a non-restricted area at an aerodrome, a person who enters or leaves the restricted area must (a) lock the door, gate or other device that allows access to or from the restricted area; and (b) prevent access to or from the restricted area by unauthorized persons while the door, gate or other device is open or unlocked.	261. Sauf si une personne autorisée contrôle l'accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée à un aéroport, toute personne qui entre dans la zone réglementée ou en sort est tenue : a) de verrouiller la porte, la barrière ou le dispositif donnant accès à la zone réglementée ou permettant d'en sortir; b) d'empêcher l'accès à la zone réglementée ou la sortie de celle-ci par toute personne non autorisée pendant que la porte, la barrière ou le dispositif sont ouverts ou non verrouillés.	Point d'accès aux zones réglementées non contrôlé
Preventing locking	262. A person at an aerodrome must not prevent a door, gate or other device other than an emergency exit that allows access between a restricted area and a non-restricted area from being locked.	262. Il est interdit à toute personne à un aéroport d'empêcher que soient verrouillés une porte, une barrière ou un autre dispositif, autre qu'une sortie d'urgence, donnant accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée.	Empêcher le verrouillage
Emergency exits	263. A person at an aerodrome must not open any door that is designated as an emergency exit and that is also a restricted area access point unless (a) the person is authorized by the operator of the aerodrome to open it; or (b) there is an emergency.	263. Il est interdit à toute personne à un aéroport d'ouvrir une porte qui est désignée comme sortie d'urgence et qui est un point d'accès aux zones réglementées, sauf dans les cas suivants : a) elle est autorisée par l'exploitant de l'aéroport à l'ouvrir; b) il y a une urgence.	Sorties d'urgence

*Unauthorized Access**Accès non autorisé*

Prohibition	264. (1) Subject to subsection (2), a person must not enter or remain in any part of an aerodrome that is not a public area if the person has been given notice orally, in writing or by a sign that trespassing is prohibited or that entry is limited to authorized persons.	264. (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à toute personne d'entrer ou de demeurer dans toute partie d'un aéroport qui n'est pas destinée au public si un avis lui a été donné indiquant que l'accès à cette partie est interdite ou restreinte aux personnes autorisées. L'avis est donné oralement, par écrit ou au moyen d'un panneau.	Interdiction
Exception	(2) The operator of an aerodrome or 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 may allow a person to enter or remain in that part of the aerodrome if (a) the part of the aerodrome is not a restricted area; and (b) the safety of the aerodrome, persons at the aerodrome and aircraft is not jeopardized.	(2) L'exploitant d'un aéroport ou un locataire à un aéroport ayant l'utilisation d'une partie d'un aéroport qui n'est pas destinée au public ou ayant la responsabilité de celle-ci peut permettre à une personne d'y entrer ou d'y demeurer si les conditions suivantes sont réunies : a) la partie de l'aéroport n'est pas une zone réglementée; b) la sécurité de l'aéroport, des personnes à l'aéroport et des aéronefs n'est pas compromise.	Exception

DIVISION 7

SECTION 7

RESERVED

RÉSERVÉE

[265 and 266 reserved]

[265 et 266 réservés]

DIVISION 8

SECTION 8

ENHANCED ACCESS CONTROLS

MESURES DE CONTRÔLE SUPPLÉMENTAIRES

Overview

Aperçu

Division overview

267. This Division sets out enhanced access control requirements, including requirements respecting the identity verification system referred to in section 26.

267. La présente section prévoit les exigences visant les mesures de contrôle supplémentaires, y compris les exigences visant le système de vérification de l'identité visé à l'article 26.

Aperçu de la section

Identity Verification System

Système de vérification de l'identité

Disclosure of information

268. (1) The operator of an aerodrome is authorized to disclose to the Minister or CATSA any information that is necessary for the proper operation of the identity verification system.

268. (1) L'exploitant d'un aérodrome est autorisé à communiquer au ministre ou à l'ACSTA tout renseignement nécessaire au bon fonctionnement du système de vérification de l'identité.

Communication de renseignements

Identity protection

(2) Despite subsection (1), the operator of an aerodrome must not disclose to CATSA the identity of an applicant for a restricted area identity card or the identity of a person to whom a restricted area identity card has been issued unless the operator grants CATSA access to its databases to maintain or repair the identity verification system and CATSA's access to the person's identity is incidental to the maintenance or repairs.

(2) Malgré le paragraphe (1), il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome de communiquer à l'ACSTA l'identité du demandeur ou du titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée, sauf s'il permet à l'ACSTA d'accéder à ses bases de données pour effectuer l'entretien ou la réparation du système de vérification de l'identité et si l'accès par l'ACSTA à l'identité de la personne est accessoire à l'entretien ou à la réparation.

Protection de l'identité

Information to Be Displayed on a Restricted Area Identity Card

Renseignements qui doivent figurer sur une carte d'identité de zone réglementée

Required information

269. (1) The operator of an aerodrome must ensure that the following information is displayed on each restricted area identity card that it issues:

269. (1) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que les renseignements ci-après figurent sur chaque carte d'identité de zone réglementée qu'il délivre :

Renseignements exigés

- (a) the full name of the person to whom the card is issued;
- (b) the person's height;
- (c) a photograph depicting a frontal view of the person's face;
- (d) the expiry date of the card;
- (e) the name of the aerodrome where the card is issued;
- (f) the name of the person's employer, if the person has a single employer;
- (g) the terms "multi-employer" and "employeur multiple", if the person has more than one employer;
- (h) the person's occupation, if that person has a single occupation; and
- (i) the terms "multi-occupation" and "emplois multiples", if the person has more than one occupation.

- a) les nom et prénom du titulaire de la carte d'identité de zone réglementée;
- b) sa taille;
- c) une photographie de son visage vu de face;
- d) la date d'expiration de la carte;
- e) le nom de l'aérodrome où la carte est délivrée;
- f) le nom de l'employeur du titulaire, si celui-ci n'a qu'un employeur;
- g) les termes « employeur multiple » et « multi-employeur », si le titulaire a plus d'un employeur;
- h) l'emploi du titulaire, s'il n'a qu'un seul emploi;
- i) les termes « emplois multiples » et « multi-occupation », si le titulaire a plus d'un emploi.

Expiration date

(2) A restricted area identity card expires no later than five years after the day on which it is issued or on the day on which the security clearance of the person to whom the card is issued expires, whichever is earlier.

(2) Une carte d'identité de zone réglementée expire au plus tard cinq ans après la date de sa délivrance ou, si elle est antérieure, à la date d'expiration de l'habilitation de sécurité du titulaire de la carte.

Date d'expiration

Expiration date — multi-aerodrome card

(3) Despite subsection (2), a restricted area identity card that is issued to a person who requires access to restricted areas at more than one aerodrome, but who is not a crew member, expires no later than one year after the day on which it is issued or on the day on which the person's security clearance expires, whichever is earlier.

(3) Malgré le paragraphe (2), une carte d'identité de zone réglementée qui est délivrée à une personne qui a besoin d'avoir accès à des zones réglementées à plus d'un aérodrome mais qui n'est pas un membre d'équipage expire au plus tard un an après la date de sa délivrance ou, si elle est antérieure, à la date d'expiration de l'habilitation de sécurité du titulaire de la carte.

Date d'expiration — carte pour plusieurs aérodromes

Official languages	(4) All information that is displayed on a restricted area identity card must be in both official languages.	(4) Tout renseignement qui figure sur une carte d'identité de zone réglementée est dans les deux langues officielles.	Langues officielles
	<i>Issue of Restricted Area Identity Cards</i>	<i>Délivrance des cartes d'identité de zone réglementée</i>	
Issuance criteria	270. (1) The operator of an aerodrome must not issue a restricted area identity card to a person unless the person (a) applies in writing; (b) is sponsored in writing by their employer; (c) has a security clearance; (d) consents in writing to the collection, use, retention, disclosure and destruction of information for the purposes of this Division; and (e) confirms that the information displayed on the card is correct.	270. (1) Il est interdit à l'exploitant d'un aéro-drome de délivrer une carte d'identité de zone réglementée à une personne à moins qu'elle ne réponde aux conditions suivantes : a) elle présente par écrit une demande; b) elle est parrainée par écrit par son employeur; c) elle possède une habilitation de sécurité; d) elle consent par écrit à la collecte, à l'utilisation, à la conservation, à la communication et à la destruction des renseignements pour l'application de la présente section; e) elle confirme l'exactitude des renseignements qui figurent sur la carte.	Critères de délivrance
Activation requirement	(2) The operator of an aerodrome must not issue a restricted area identity card to a person unless the card has been activated.	(2) Il est interdit à l'exploitant d'un aéro-drome de délivrer à une personne une carte d'identité de zone réglementée à moins qu'elle n'ait été activée.	Exigence d'activation
False information	271. A person must not provide false information for the purpose of obtaining a restricted area identity card.	271. Il est interdit à toute personne de fournir de faux renseignements en vue d'obtenir une carte d'identité de zone réglementée.	Faux renseignements
Sponsorship	272. An employer must not (a) sponsor an employee who does not require ongoing access to restricted areas in the course of their employment; or (b) knowingly sponsor an employee for more than one restricted area identity card at a time.	272. Il est interdit à tout employeur : a) de parrainer un employé qui n'a pas besoin d'accéder de façon continue à des zones réglementées dans le cadre de son emploi; b) de parrainer sciemment un employé pour plus d'une carte d'identité de zone réglementée à la fois.	Parrainage
Issuance of multiple cards	273. The operator of an aerodrome must not issue more than one restricted area identity card at a time to a person.	273. Il est interdit à l'exploitant d'un aéro-drome de délivrer à une personne plus d'une carte d'identité de zone réglementée à la fois.	Délivrance de plusieurs cartes
Replacement of cards	274. Before replacing a lost, stolen or non-functional restricted area identity card, the operator of an aerodrome must ensure that (a) the person applying for the replacement card is the person to whom the lost, stolen or non-functional card has been issued; and (b) the person still has a security clearance.	274. Avant de remplacer une carte d'identité de zone réglementée qui est perdue ou volée ou qui ne fonctionne pas, l'exploitant d'un aéro-drome s'assure : a) que la personne qui demande une carte de remplacement est le titulaire de la carte qui est perdue ou volée ou qui ne fonctionne pas; b) que la personne possède encore une habilitation de sécurité.	Remplacement des cartes
Requirement to inform	275. Before collecting information from an applicant under this Division, the operator of an aerodrome must bring to the applicant's attention the purposes for which the information is collected and the manner in which the information will be used, retained, disclosed and destroyed.	275. Avant de recueillir des renseignements auprès d'un demandeur en application de la présente section, l'exploitant d'un aéro-drome porte à l'attention de celui-ci les fins pour lesquelles ils sont recueillis, ainsi que la manière dont ils seront utilisés, conservés, communiqués et détruits.	Exigence d'informer
Collection of information	276. (1) For the purpose of creating a restricted area identity card for an applicant, the operator of an aerodrome must collect the following information from the applicant: (a) the applicant's full name; (b) the applicant's height; (c) a photograph depicting a frontal view of the applicant's face; (d) the applicant's fingerprint images and iris images;	276. (1) Afin de créer la carte d'identité de zone réglementée d'un demandeur, l'exploitant d'un aéro-drome recueille les renseignements suivants auprès de celui-ci : a) ses nom et prénom; b) sa taille; c) une photographie de son visage vu de face; d) les images de ses empreintes digitales et de ses iris;	Collecte de renseignements

	(e) the name of the applicant's employer; and (f) the applicant's occupation.	e) le nom de son employeur; f) son emploi.	
Destruction of images and templates	(2) The operator of the aerodrome must, immediately after issuing the restricted area identity card, destroy all fingerprint images and iris images that the operator collected from the applicant and any biometric template created from those images that is not stored on the card.	(2) Il détruit, immédiatement après la délivrance de la carte d'identité de zone réglementée, toutes les images d'empreintes digitales et d'iris qu'il a recueillies auprès du demandeur et tout modèle biométrique qui a été créé à partir de celles-ci et qui n'a pas été stocké sur la carte.	Destruction d'images et de modèles biométriques
Quality control	277. For the purpose of allowing CATSA to monitor the quality of biometric templates and determining if a restricted area identity card is already active in respect of an applicant, the operator of an aerodrome must, before issuing the card, disclose to CATSA any biometric templates created from the fingerprint images and iris images collected from the applicant.	277. Afin de permettre à l'ACSTA de contrôler la qualité des modèles biométriques et d'établir si une carte d'identité de zone réglementée est déjà activée à l'égard d'un demandeur, l'exploitant d'un aérodrome communique à l'ACSTA, avant de la délivrer, tous les modèles biométriques qui ont été créés à partir des images d'empreintes digitales et d'iris qu'il a recueillies auprès du demandeur.	Contrôle de la qualité
Protection of information	278. The operator of an aerodrome must take appropriate measures to protect information that is collected, used, retained or disclosed in accordance with this Division from loss or theft and from unauthorized access, use, disclosure, duplication or alteration.	278. L'exploitant d'un aérodrome prend les mesures appropriées afin de protéger les renseignements qui sont recueillis, utilisés, communiqués ou conservés conformément à la présente section contre la perte ou le vol, ainsi que contre l'accès, l'utilisation, la communication, la copie ou la modification non autorisées.	Protection des renseignements
<i>Deactivation of Restricted Area Identity Cards</i>		<i>Désactivation de cartes d'identité de zone réglementée</i>	
Deactivation request	279. (1) The operator of an aerodrome who has issued a restricted area identity card must immediately ask CATSA to deactivate the card if (a) the card expires; (b) the person to whom the card has been issued or their employer informs the operator that the card is lost, stolen or no longer functional; or (c) the person to whom the card has been issued fails, on demand, to present or surrender the card to a screening officer.	279. (1) L'exploitant d'un aérodrome qui a délivré une carte d'identité de zone réglementée demande immédiatement à l'ACSTA de la désactiver dans les cas suivants : a) la carte expire; b) le titulaire de la carte ou son employeur lui signale que la carte a été perdue ou volée ou qu'elle ne fonctionne pas; c) le titulaire de la carte omet de la présenter ou de la remettre à un agent de contrôle qui le demande.	Demande de désactivation
Prohibition	(2) The operator of an aerodrome must not ask CATSA to deactivate a restricted area identity card for a reason other than a reason set out in subsection (1).	(2) Il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome de demander à l'ACSTA de désactiver une carte d'identité de zone réglementée pour toute raison autre que l'une de celles mentionnées au paragraphe (1).	Interdiction
Notification of Minister	(3) The operator of an aerodrome must notify the Minister if it asks CATSA to deactivate a restricted area identity card.	(3) L'exploitant d'un aérodrome qui demande à l'ACSTA de désactiver une carte d'identité de zone réglementée en avise le ministre.	Avis au ministre
Change in employment	280. The operator of an aerodrome who has issued a restricted area identity card must notify the Minister immediately if (a) in the case of a person who has a single employer, the person to whom the card has been issued ceases to be employed or no longer requires ongoing access to restricted areas in the course of their employment; and (b) in the case of a person who has more than one employer, the person to whom the card has been issued ceases to be employed by all of their employers or no longer requires ongoing access to restricted areas in the course of their employment.	280. L'exploitant d'un aérodrome qui a délivré une carte d'identité de zone réglementée avise immédiatement le ministre dans les cas suivants : a) son titulaire n'a qu'un employeur et cesse d'être un employé ou d'avoir besoin d'accéder de façon continue à des zones réglementées dans le cadre de son emploi; b) son titulaire a plusieurs employeurs et cesse d'être un employé de tous ses employeurs ou d'avoir besoin d'accéder de façon continue à des zones réglementées dans le cadre de ses emplois.	Changement d'emploi
Duty of employer	281. The employer of a person to whom a restricted area identity card has been issued must immediately notify the operator of an aerodrome	281. L'employeur du titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée avise immédiatement l'exploitant d'un aérodrome qui a délivré la carte	Obligation de l'employeur

who issued the card if the person ceases to be an employee or no longer requires ongoing access to restricted areas in the course of their employment.

lorsque le titulaire de celle-ci cesse d'être son employé ou d'avoir besoin d'accéder de façon continue à des zones réglementées.

Retrieval of cards

282. (1) The operator of an aerodrome who has issued a restricted area identity card must take reasonable steps to retrieve the card if it has been deactivated and must notify CATSA if the card is not retrieved.

282. (1) L'exploitant d'un aérodrome qui a délivré une carte d'identité de zone réglementée prend des mesures raisonnables afin de la récupérer si elle est désactivée et avise l'ACSTA si elle n'est pas récupérée.

Récupération des cartes

Return of cards

(2) If a restricted area identity card has been deactivated, the person to whom the card has been issued must immediately return it to the operator of an aerodrome who issued it unless the card was surrendered in accordance with this Division or was lost or stolen.

(2) Le titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée qui est désactivée est tenu de la retourner immédiatement à l'exploitant d'un aérodrome qui la lui a délivrée à moins qu'elle n'ait été remise conformément à la présente section ou perdue ou volée.

Retour des cartes

Keys, Combination Codes and Personal Identification Codes

Clés, codes d'accès et codes d'identification personnels

Issuance or assignment

283. The operator of an aerodrome must not issue a key or assign a combination code or personal identification code to a person for a restricted area unless

283. Il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome de délivrer une clé ou d'attribuer un code d'accès ou un code d'identification personnel à une personne pour une zone réglementée à moins que celle-ci ne soit, selon le cas :

Délivrance ou attribution

(a) the person is a person to whom a restricted area identity card has been issued and the card is active; or

a) titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée activée;

(b) the person is in possession of a document that is issued or approved by the operator of the aerodrome in accordance with a security measure as authorization for the person to enter or remain in the restricted area.

b) en possession d'un document délivré ou approuvé par l'exploitant de l'aérodrome conformément à une mesure de sûreté en tant qu'autorisation lui permettant d'entrer ou de demeurer dans la zone réglementée.

Addition of key

284. The operator of an aerodrome may add a key to a restricted area identity card only if it is possible to cancel or remove the key without damaging or altering any other elements of the card.

284. L'exploitant d'un aérodrome ne peut ajouter une clé à une carte d'identité de zone réglementée que s'il est possible de l'annuler ou de l'enlever sans endommager ni modifier les autres éléments de la carte.

Adjonction d'une clé

Protection of information

285. The operator of an aerodrome must not add to or modify a restricted area identity card in any way that might allow the disclosure to CATSA of information about the person to whom the card has been issued.

285. Il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome d'effectuer un ajout à une carte d'identité de zone réglementée ou de la modifier d'une manière qui pourrait permettre la communication à l'ACSTA de renseignements sur le titulaire de la carte.

Protection des renseignements

Cancellation, removal or taking back

286. The operator of an aerodrome must cancel, remove or take back a key, combination code or personal identification code that has been issued or assigned to a person who has been issued a restricted area identity card if

286. L'exploitant d'un aérodrome annule, enlève ou reprend la clé qui a été délivrée au titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée ou le code d'accès ou le code d'identification personnel qui lui a été attribué dans les cas suivants :

Annulation, enlèvement ou reprise

(a) the person's restricted area identity card has been deactivated; or

a) la carte d'identité de zone réglementée du titulaire a été désactivée;

(b) the person no longer requires ongoing access to the restricted area in the course of their employment.

b) le titulaire cesse d'avoir besoin d'accéder de façon continue à la zone réglementée dans le cadre de son emploi.

Records

Registres

General requirement

287. (1) The operator of an aerodrome and any person designated by the operator to issue restricted area identity cards or keys or to administer combination codes or personal identification codes must keep updated records at the aerodrome respecting

287. (1) L'exploitant d'un aérodrome et toute personne qu'il désigne pour délivrer des cartes d'identité de zone réglementée ou des clés ou administrer les codes d'accès ou les codes d'identification personnels tiennent, à l'aérodrome, des registres à jour sur ce qui suit :

Exigence générale

(a) restricted area identity cards and keys that have been issued;

a) les cartes d'identité de zone réglementée et les clés qui ont été délivrées;

(b) the names of the persons to whom restricted area identity cards or keys have been issued;

b) les noms des personnes à qui des cartes d'identité de zone réglementée ou des clés ont été délivrées;

(c) the names of the persons to whom combination codes or personal identification codes have been assigned;

- (d) blank restricted area identity cards in the operator's possession;
- (e) restricted area identity cards that have been deactivated;
- (f) keys, combination codes or personal identification codes that have been cancelled, removed or taken back;
- (g) deactivated restricted area identity cards that have not been retrieved by the operator;
- (h) restricted area identity cards that have been reported as lost or stolen;
- (i) steps taken to retrieve deactivated restricted area identity cards; and
- (j) compliance with section 275.

- c) les noms des personnes à qui des codes d'accès ou des codes d'identification personnels ont été attribués;
- d) les cartes d'identité de zone réglementée vierges qui sont en la possession de l'exploitant;
- e) les cartes d'identité de zone réglementée qui ont été désactivées;
- f) les clés, les codes d'accès ou les codes d'identification personnels qui ont été annulés, enlevés ou repris;
- g) les cartes d'identité de zone réglementée qui ont été désactivées et qui n'ont pas été récupérées par l'exploitant;
- h) les cartes d'identité de zone réglementée qui ont été déclarées perdues ou volées;
- i) les mesures qui ont été prises pour récupérer les cartes d'identité de zone réglementée qui ont été désactivées;
- j) la conformité aux exigences de l'article 275.

Deactivated cards

(2) Subject to subsection (3), a record respecting a restricted area identity card that has been deactivated must be retained for a period of at least one year from the day on which the card was deactivated.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), toute inscription au registre relative à une carte d'identité de zone réglementée qui a été désactivée est conservée au moins un an à compter de la date de sa désactivation.

Cartes désactivées

Lost or stolen cards

(3) A record respecting a restricted area identity card that has been reported as lost or stolen must be retained for a period of at least one year from the card's expiry date.

(3) Toute inscription au registre relative à une carte d'identité de zone réglementée qui a été déclarée perdue ou volée est conservée au moins un an à compter de la date de son expiration.

Cartes perdues ou volées

Provision to Minister

(4) The operator of the aerodrome must provide the Minister with the records on reasonable notice given by the Minister.

(4) L'exploitant de l'aérodrome fournit les registres au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.

Registres fournis au ministre

Restricted Area Access Control Process

Processus de contrôle de l'accès aux zones réglementées

Use of identity verification system

288. The operator of an aerodrome must implement and maintain a restricted area access control process that uses the identity verification system.

288. L'exploitant d'un aérodrome met en œuvre et maintient un processus de contrôle de l'accès aux zones réglementées qui comporte l'utilisation du système de vérification de l'identité.

Utilisation du système de vérification de l'identité

Control of Access to Restricted Areas

Contrôle de l'accès aux zones réglementées

Unauthorized access prohibition

289. A person must not enter or remain in a restricted area at an aerodrome unless the person

- (a) is a person to whom a restricted area identity card has been issued; or
- (b) is in possession of a document that is issued or approved by the operator of the aerodrome in accordance with a security measure as authorization for the person to enter or remain in the restricted area.

289. Il est interdit à toute personne d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée à un aérodrome à moins qu'elle ne soit, selon le cas :

- a) titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée;
- b) en possession d'un document délivré ou approuvé par l'exploitant de l'aérodrome conformément à une mesure de sûreté en tant qu'autorisation lui permettant d'entrer ou de demeurer dans la zone réglementée.

Interdiction d'accès non autorisé

Restricted area identity cards — conditions of use

290. (1) A person to whom a restricted area identity card has been issued must not enter or remain in a restricted area unless

- (a) they are acting in the course of their employment;
- (b) the card is in their possession;
- (c) the card is active; and
- (d) as applicable, they are in possession of a key that has been issued to them for the restricted

290. (1) Il est interdit à tout titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) il agit dans le cadre de son emploi;
- b) il est en possession de sa carte;
- c) sa carte est activée;
- d) il est en possession, le cas échéant, d'une clé qui lui a été délivrée pour la zone réglementée ou

Conditions d'utilisation des cartes d'identité de zone réglementée

	area, or a combination code or personal identification code that has been assigned to them for the restricted area.	d'un code d'accès ou d'un code d'identification personnel qui lui a été attribué pour cette zone.	
Exception	(2) Paragraph (1)(d) does not apply to crew members.	(2) L'alinéa (1)d) ne s'applique pas aux membres d'équipage.	Exception
Display of restricted area identity cards	291. A person to whom a restricted area identity card has been issued must not enter or remain in a restricted area unless they visibly display the card on their outer clothing at all times.	291. Il est interdit à tout titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée à moins que sa carte ne soit portée visiblement et en tout temps sur son vêtement extérieur.	Visibilité des cartes d'identité de zone réglementée
Oversight	292. The operator of an aerodrome must ensure that a person is not allowed to enter or remain in a restricted area at the aerodrome unless the person is in possession of (a) an active restricted area identity card that has been issued to the person; or (b) a document that is issued or approved by the operator of the aerodrome in accordance with a security measure as authorization for the person to enter or remain in the restricted area.	292. L'exploitant d'un aéroport veille à ce qu'une personne ne puisse entrer ou demeurer dans une zone réglementée à l'aéroport à moins d'avoir en sa possession : a) soit une carte d'identité de zone réglementée activée dont elle est titulaire; b) soit un document délivré ou approuvé par l'exploitant de l'aéroport conformément à une mesure de sûreté en tant qu'autorisation lui permettant d'entrer ou de demeurer dans la zone réglementée.	Supervision
<i>Business Continuity Plans</i>		<i>Plans de continuité des activités</i>	
Business continuity plans	293. (1) The operator of an aerodrome must develop and maintain a business continuity plan that, at a minimum, sets out how the operator will re-establish normal operations and comply with section 292 in the event that it is unable to use its restricted area access control process to comply with that section.	293. (1) L'exploitant d'un aéroport élabore et maintient un plan de continuité des activités qui prévoit, à tout le moins, la manière dont il rétablira les activités normales et se conformera à l'article 292 dans l'éventualité où il est incapable d'utiliser son processus de contrôle de l'accès aux zones réglementées pour se conformer à cet article.	Plans de continuité des activités
Implementation	(2) The operator of the aerodrome must immediately implement its business continuity plan and notify the Minister and CATSA if the operator discovers that it is unable to use its restricted area access control process to comply with section 292.	(2) Il met immédiatement en œuvre son plan de continuité des activités et avise le ministre et l'ACSTA s'il constate qu'il est incapable d'utiliser son processus de contrôle de l'accès aux zones réglementées pour satisfaire à l'article 292.	Mise en œuvre
Notification of delay	(3) The operator of the aerodrome must immediately notify the Minister if it discovers that it will be unable, for more than 24 hours, to use its restricted area access control process to comply with section 292.	(3) Il avise immédiatement le ministre s'il constate qu'il sera incapable d'utiliser pendant plus de vingt-quatre heures son processus de contrôle de l'accès aux zones réglementées pour satisfaire à l'article 292.	Avis de retard
Ministerial access	(4) The operator of the aerodrome must make its business continuity plan available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.	(4) Il met son plan de continuité des activités à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.	Accès ministériel
Database backup	294. The operator of an aerodrome must regularly back up any database that it uses as part of the identity verification system.	294. L'exploitant d'un aéroport fait régulièrement des copies de secours de toute base de données qu'il utilise dans le cadre du système de vérification de l'identité.	Copies de secours de base de données
<i>Use of Restricted Area Identity Cards, Keys, Combination Codes and Personal Identification Codes</i>		<i>Utilisation des cartes d'identité de zone réglementée, des clés, des codes d'accès et des codes d'identification personnels</i>	
General prohibitions	295. (1) A person must not (a) lend or give a restricted area identity card or a key that has been issued to them to another person; (b) use a restricted area identity card or a key that has been issued to them to provide access to a restricted area to another person without authorization from the operator of an aerodrome;	295. (1) Il est interdit à toute personne : a) de prêter ou de donner à une autre personne la carte d'identité de zone réglementée ou la clé qui lui a été délivrée; b) d'utiliser la carte d'identité de zone réglementée ou la clé qui lui a été délivrée pour donner accès à une zone réglementée à une autre personne sans l'autorisation de l'exploitant de l'aéroport;	Interdictions générales

	<p>(c) intentionally alter or otherwise modify a restricted area identity card or a key unless they are the operator of an aerodrome or a person designated by the operator;</p> <p>(d) use a restricted area identity card or a key that has been issued to another person;</p> <p>(e) have in their possession, without reasonable excuse, a restricted area identity card or a key that has been issued to another person;</p> <p>(f) use a counterfeit restricted area identity card or a counterfeit key; or</p> <p>(g) make a copy of a restricted area identity card or a key.</p>	<p>c) sauf à l'exploitant d'un aéroport ou à une personne désignée par lui, d'intentionnellement altérer ou modifier de quelque façon une carte d'identité de zone réglementée ou une clé;</p> <p>d) d'utiliser une carte d'identité de zone réglementée ou une clé qui a été délivrée à une autre personne;</p> <p>e) d'avoir en sa possession, sans raison valable, une carte d'identité de zone réglementée ou une clé qui a été délivrée à une autre personne;</p> <p>f) d'utiliser une carte d'identité de zone réglementée ou une clé contrefaites;</p> <p>g) de reproduire une carte d'identité de zone réglementée ou une clé.</p>	
Disclosure or use of codes	<p>(2) A person, other than the operator of an aerodrome or a person designated by the operator, must not</p> <p>(a) disclose a combination code or personal identification code; or</p> <p>(b) use another person's combination code or personal identification code.</p>	<p>(2) Il est interdit à toute personne, sauf à l'exploitant d'un aéroport ou à une personne désignée par lui :</p> <p>a) de communiquer un code d'accès ou un code d'identification personnel;</p> <p>b) d'utiliser le code d'accès ou le code d'identification personnel d'une autre personne.</p>	Communication et utilisation des codes
Report of loss or theft	<p>296. (1) A person to whom a restricted area identity card or a key has been issued must immediately report its loss or theft to their employer or to the operator of an aerodrome who issued the card or key.</p>	<p>296. (1) La personne qui perd la carte d'identité de zone réglementée ou la clé qui lui a été délivrée ou qui se la fait voler en avise immédiatement son employeur ou l'exploitant d'un aéroport qui l'a délivrée.</p>	Avis de perte ou de vol
Employer's duty to report	<p>(2) An employer who is informed by an employee of the loss or theft of a restricted area identity card or a key must immediately report the loss or theft to the operator of an aerodrome who issued the card or key.</p>	<p>(2) L'employeur à qui un employé signale la perte ou le vol d'une carte d'identité de zone réglementée ou d'une clé en avise immédiatement l'exploitant d'un aéroport qui l'a délivrée.</p>	Obligation de l'employeur d'aviser
Report of non-functioning card	<p>297. An employer who is informed by an employee that a restricted area identity card is not functioning must immediately notify the operator of an aerodrome who issued the card.</p>	<p>297. L'employeur à qui un employé signale qu'une carte d'identité de zone réglementée ne fonctionne pas en avise immédiatement l'exploitant d'un aéroport qui l'a délivrée.</p>	Avis concernant une carte qui ne fonctionne pas
Notification of CATSA	<p>298. The operator of an aerodrome who has issued a restricted area identity card must notify CATSA if the card is reported as lost or stolen.</p>	<p>298. L'exploitant d'un aéroport qui a délivré une carte d'identité de zone réglementée avise l'ACSTA si celle-ci est déclarée perdue ou volée.</p>	Avis à l'ACSTA
<i>Presentation and Surrender of Restricted Area Identity Cards</i>		<i>Présentation et remise des cartes d'identité de zone réglementée</i>	
Presentation on demand	<p>299. (1) A person in possession of a restricted area identity card who is in a restricted area must, on demand, present the card to the Minister, the operator of an aerodrome, the person's employer or a peace officer.</p>	<p>299. (1) Toute personne qui est en possession d'une carte d'identité de zone réglementée et qui se trouve dans une zone réglementée présente celle-ci, sur demande, au ministre, à l'exploitant de l'aéroport, à son employeur, ou à un agent de la paix.</p>	Présentation sur demande
Presentation during screening	<p>(2) A person in possession of a restricted area identity card who is being screened by a screening officer at a restricted area access point or at a location in a restricted area must, on demand, present the card to the screening officer.</p>	<p>(2) Toute personne qui est en possession d'une carte d'identité de zone réglementée et qui fait l'objet d'un contrôle par un agent de contrôle à un point d'accès aux zones réglementées ou à un endroit dans une zone réglementée la lui présente sur demande.</p>	Présentation durant le contrôle
Surrender on demand	<p>300. (1) A person in possession of a restricted area identity card must, on demand, surrender it to the Minister, the operator of an aerodrome, a screening officer or a peace officer.</p>	<p>300. (1) Toute personne en possession d'une carte d'identité de zone réglementée la remet, sur demande, au ministre, à l'exploitant d'un aéroport, à un agent de contrôle ou à un agent de la paix.</p>	Remise sur demande
Demand by Minister or operator	<p>(2) The Minister or the operator of an aerodrome may demand the surrender of a restricted area identity card if</p> <p>(a) the card has expired or has been reported as lost or stolen;</p>	<p>(2) Le ministre ou l'exploitant d'un aéroport peut exiger qu'une carte d'identité de zone réglementée lui soit remise dans les cas suivants :</p> <p>a) la carte est expirée ou a été déclarée perdue ou volée;</p>	Demande du ministre ou de l'exploitant

	(b) the card has been deactivated; or (c) the surrender of the card is required to ensure aviation security.	b) elle a été désactivée; c) sa remise est nécessaire pour assurer la sûreté aérienne.	
Demand by screening officer	(3) A screening officer may demand the surrender of a restricted area identity card if (a) the card has expired or has been reported as lost or stolen; (b) the card has been deactivated; or (c) the screening officer is carrying out screening at a restricted area access point or at a location in a restricted area and the person who is in possession of the card refuses to be screened or refuses to submit goods in their possession or control for screening.	(3) L'agent de contrôle peut exiger qu'une carte d'identité de zone réglementée lui soit remise dans les cas suivants : a) la carte est expirée ou a été déclarée perdue ou volée; b) elle a été désactivée; c) l'agent de contrôle effectue un contrôle à un point d'accès aux zones réglementées ou à un endroit dans une zone réglementée et la personne en possession de la carte refuse de se soumettre à un contrôle ou d'y soumettre les biens en sa possession ou sous sa garde.	Demande de l'agent de contrôle
Demand by peace officer	(4) A peace officer may demand the surrender of a restricted area identity card if (a) the card has expired or has been reported as lost or stolen; or (b) there is an immediate threat to aviation security, the security of any aircraft or aerodrome or other aviation facility or the safety of the public, passengers or crew members and the surrender of the card is required to respond to the threat.	(4) L'agent de la paix peut exiger qu'une carte d'identité de zone réglementée lui soit remise dans les cas suivants : a) la carte est expirée ou a été déclarée perdue ou volée; b) il existe un danger immédiat pour la sûreté aérienne, la sécurité d'un aéronef, d'un aérodrome ou d'autres installations aéronautiques ou celle du public, des passagers ou des membres d'équipage d'un aéronef, et la remise de la carte est nécessaire pour faire face au danger.	Demande de l'agent de la paix
Return of cards	301. A screening officer or a peace officer to whom a person surrenders a restricted area identity card must return the card to the operator of the aerodrome where the card is surrendered or to the operator of an aerodrome who issued the card.	301. L'agent de contrôle ou l'agent de la paix à qui une personne remet une carte d'identité de zone réglementée la remet à l'exploitant de l'aérodrome où la carte a été remise ou à l'exploitant d'un aérodrome qui l'a délivrée.	Remise des cartes
Notification of Minister	302. The operator of an aerodrome to whom a person surrenders a restricted area identity card must notify the Minister if the operator demanded the surrender in accordance with paragraph 300(2)(c).	302. L'exploitant d'un aérodrome à qui une personne remet une carte d'identité de zone réglementée avise le ministre s'il a exigé que la carte lui soit remise conformément à l'alinéa 300(2)c).	Avis au ministre
<i>Escort and Surveillance</i>		<i>Escorte et surveillance</i>	
General requirement	303. (1) The operator of an aerodrome must ensure that any person who is in a restricted area at the aerodrome and is not in possession of a restricted area identity card (a) is escorted by a person in possession of an active restricted area identity card that has been issued to them; or (b) in the case of an area the limits of which are defined for a specific purpose such as construction or maintenance, is kept under surveillance by a person in possession of an active restricted area identity card that has been issued to them.	303. (1) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que toute personne qui se trouve dans une zone réglementée de l'aérodrome et qui n'est pas en possession d'une carte d'identité de zone réglementée soit : a) sous escorte d'une personne qui est titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée activée et en possession de celle-ci; b) dans le cas d'une zone dont les limites sont établies pour un objectif précis, telle la construction ou la maintenance, sous la surveillance d'une personne qui est titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée activée et en possession de celle-ci.	Exigence générale
Exceptions	(2) This section does not apply in respect of the following persons: (a) passengers who have been screened; and (b) inspectors.	(2) Le présent article ne s'applique pas à l'égard des personnes suivantes : a) les passagers qui ont fait l'objet d'un contrôle; b) les inspecteurs.	Exceptions
Escort ratio	304. (1) The operator of an aerodrome must ensure that at least one escort is provided for every 10 persons who require escort.	304. (1) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce qu'au moins une escorte soit affectée pour 10 personnes qui doivent être escortées.	Nombre de personnes par escorte

Surveillance ratio	(2) The operator of an aerodrome must ensure that no more than 20 persons at a time are kept under surveillance by one person.	(2) Il veille à ce qu'une personne affectée à la surveillance surveille 20 personnes ou moins à la fois.	Nombre de personnes surveillées par surveillant
Requirement to remain together	305. (1) A person under escort must remain with the escort while the person is in a restricted area.	305. (1) Toute personne escortée demeure avec l'escorte lorsqu'elle se trouve dans une zone réglementée.	Exigence de demeurer ensemble
Idem	(2) An escort must remain with the person under escort while the person is in a restricted area.	(2) L'escorte demeure avec la personne escortée lorsqu'elle se trouve dans une zone réglementée.	Idem
Requirement to inform	(3) The person who appoints an escort must inform the escort of the requirement to remain with the person under escort while that person is in a restricted area.	(3) La personne qui nomme l'escorte informe l'escorte qu'elle est tenue de demeurer avec la personne escortée lorsque celle-ci se trouve dans une zone réglementée.	Exigence d'informer
Screening requirement	306. The operator of an aerodrome must ensure that a person under escort or surveillance at the aerodrome and any goods in the person's possession or control are screened at a screening checkpoint before the person enters a sterile area.	306. L'exploitant d'un aéroport veille à ce qu'une personne qui est sous escorte ou sous surveillance, à cet aéroport, et les biens qui sont en sa possession ou sous sa garde fassent l'objet d'un contrôle à un point de contrôle avant qu'elle entre dans une zone stérile.	Exigence de faire l'objet d'un contrôle
Exception — conveyances	307. (1) The operator of an aerodrome is not required to place an escort or surveillance personnel in a conveyance that is in a restricted area at the aerodrome and is carrying persons who require escort or surveillance if the conveyance travels in a convoy with an escort conveyance that contains at least one person in possession of an active restricted area identity card that has been issued to them.	307. (1) L'exploitant d'un aéroport n'est pas tenu de placer des escortes ou des surveillants dans un moyen de transport qui se trouve dans une zone réglementée de l'aéroport et qui transporte des personnes qui doivent être sous escorte ou sous surveillance lorsque ce moyen de transport circule en convoi avec un moyen de transport d'escorte dans lequel se trouve au moins une personne qui est titulaire d'une carte de zone réglementée activée et qui est en possession de celle-ci.	Exception — moyens de transport
Exception to exception	(2) The operator of the aerodrome must ensure that, if a person who requires escort or surveillance disembarks from a conveyance in a restricted area at the aerodrome, the person is escorted or kept under surveillance in accordance with section 304.	(2) Il veille à ce que les personnes qui doivent être sous escorte ou sous surveillance et qui descendent d'un moyen de transport dans une zone réglementée de l'aéroport soient escortées ou surveillées conformément à l'article 304.	Exception à l'exception
Escort conveyances	308. The operator of an aerodrome must ensure that, at the aerodrome, at least one escort conveyance is provided for (a) every three conveyances requiring escort to or from an air terminal building apron area for a purpose other than snow removal operations; (b) every six conveyances requiring escort to or from an air terminal building apron area for snow removal operations; and (c) every six conveyances requiring escort to or from a restricted area other than an air terminal building apron area.	308. L'exploitant d'un aéroport veille à ce que, à l'aéroport, au moins un moyen de transport d'escorte soit affecté : a) à chaque groupe de trois moyens de transport qui doivent être escortés en direction ou en provenance de l'aire de trafic d'une aérogare à une fin autre que des travaux de déneigement; b) à chaque groupe de six moyens de transport qui doivent être escortés en direction ou en provenance de l'aire de trafic d'une aérogare pour effectuer des travaux de déneigement; c) à chaque groupe de six moyens de transport qui doivent être escortés en direction ou en provenance d'une zone réglementée autre que l'aire de trafic d'une aérogare.	Moyens de transport d'escorte

Inspectors

Exemption	309. Nothing in this Division requires an inspector or acting in the course of their employment to be in possession of a restricted area identity card or any other document issued or approved by the operator of an aerodrome as authorization for the inspector to enter or remain in a restricted area.
Inspector's credentials	310. The credentials issued by the Minister to an inspector do not constitute a restricted area identity card even if the credentials are compatible with the identity verification system or with an access control system established by the operator of an aerodrome.

Inspecteurs

Exemption	309. La présente section n'a pas pour effet d'exiger qu'un inspecteur, lorsqu'il agit dans le cadre de son emploi, ait en sa possession une carte d'identité de zone réglementée ou tout autre document délivré ou approuvé par l'exploitant d'un aéroport en tant qu'autorisation lui permettant d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée.
Pièce d'identité d'inspecteur	310. Une pièce d'identité délivrée par le ministre à un inspecteur ne constitue pas une carte d'identité de zone réglementée même si elle est compatible avec le système de vérification de l'identité ou tout système de contrôle de l'accès établi par l'exploitant d'un aéroport.

Escort privileges	<p>311. Nothing in this Division prohibits an inspector from escorting a person who is in a restricted area and is not in possession of a restricted area identity card if the inspector</p> <p>(a) is acting in the course of their employment;</p> <p>(b) does not escort more than 10 persons at one time;</p> <p>(c) remains with the person while the person is in the restricted area;</p> <p>(d) ensures that the person remains with the inspector while the person is in the restricted area; and</p> <p>(e) ensures that the person and any goods in their possession or control are screened at a screening checkpoint before the person enters a sterile area.</p>	<p>311. La présente section n'a pas pour effet d'interdire à l'inspecteur d'escorter des personnes qui se trouvent dans une zone réglementée et qui ne sont pas en possession de cartes d'identité de zone réglementée si, à la fois :</p> <p>a) il agit dans le cadre de son emploi;</p> <p>b) il escorte au plus 10 personnes à la fois;</p> <p>c) il demeure avec les personnes lorsqu'elles se trouvent dans la zone réglementée;</p> <p>d) il veille à ce que les personnes demeurent avec lui lorsqu'elles sont dans la zone réglementée;</p> <p>e) il veille à ce que les personnes et les biens qui sont en leur possession ou sous leur garde fassent l'objet d'un contrôle à un point de contrôle avant qu'elles entrent dans une zone stérile.</p>	Privilèges d'escorte
Conveyance escort privileges	<p>312. (1) Nothing in this Division prohibits an inspector from escorting a person who is in a conveyance in a restricted area and is not in possession of a restricted area identity card if the inspector</p> <p>(a) is acting in the course of their employment;</p> <p>(b) does not escort more than 10 persons at one time; and</p> <p>(c) is either in the conveyance or in an escort conveyance that is travelling in a convoy with the conveyance.</p>	<p>312. (1) La présente section n'a pas pour effet d'interdire à l'inspecteur d'escorter des personnes qui se trouvent dans un moyen de transport dans une zone réglementée et qui ne sont pas en possession de cartes d'identité de zone réglementée si, à la fois :</p> <p>a) il agit dans le cadre de son emploi;</p> <p>b) il escorte au plus 10 personnes à la fois;</p> <p>c) il se trouve dans le moyen de transport ou dans un moyen de transport d'escorte qui circule en convoi avec celui-ci.</p>	Privilèges d'escorte — moyens de transport
Additional conditions	<p>(2) If a person under escort disembarks from a conveyance in a restricted area, the inspector must</p> <p>(a) remain with the person; and</p> <p>(b) ensure that the person remains with the inspector.</p>	<p>(2) Lorsque des personnes escortées descendent d'un moyen de transport dans une zone réglementée, l'inspecteur est tenu :</p> <p>a) de demeurer avec elles;</p> <p>b) de veiller à ce qu'elles demeurent avec lui.</p>	Conditions supplémentaires
Idem	<p>(3) If a person under escort is travelling to or from an air terminal building apron area, the Minister must ensure that at least one escort conveyance is provided for every three conveyances requiring escort in a convoy and that at least one inspector is in each escort conveyance.</p>	<p>(3) Lorsque des personnes escortées circulent en direction ou en provenance d'une aire de trafic d'une aérogare, le ministre veille à ce qu'au moins un moyen de transport d'escorte soit affecté à chaque groupe de trois moyens de transport qui doivent être escortés en convoi et à ce qu'au moins un inspecteur se trouve dans chaque moyen de transport d'escorte.</p>	Idem
Idem	<p>(4) If a person under escort is travelling to or from a restricted area other than an air terminal building apron area, the Minister must ensure that at least one escort conveyance is provided for every six conveyances requiring escort in a convoy and that at least one inspector is in each escort conveyance.</p>	<p>(4) Lorsque des personnes escortées circulent en direction ou en provenance d'une zone réglementée autre qu'une aire de trafic d'une aérogare, le ministre veille à ce qu'au moins un moyen de transport d'escorte soit affecté à chaque groupe de six moyens de transport qui doivent être escortés en convoi et à ce qu'au moins un inspecteur se trouve dans chaque moyen de transport d'escorte.</p>	Idem

DIVISION 9

AIRPORT SECURITY PROGRAMS

Overview

Division overview

313. This Division sets out the regulatory framework for promoting a comprehensive, coordinated and integrated approach to airport security. The processes that are required under this Division are intended to contribute to the effective establishment and implementation of airport security programs.

SECTION 9

PROGRAMMES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE

Aperçu

Aperçu de la section

313. 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 conçus pour contribuer à l'établissement et la mise en œuvre efficaces des programmes de sûreté aéroportuaire.

Interpretation

Processes and procedures

314. For greater certainty, any reference to a process in this Division includes the procedures, if any, that are necessary to implement that process.

*Airport Security
Program Requirements*

Requirement to establish and implement

315. (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 an aerodrome must

- (a) define and document the assigned aerodrome-related security roles and responsibilities assigned to each of the operator's employee groups;
- (b) establish and implement a process for communicating the information referred to in paragraph (a) to those employees;
- (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) establish and implement — to foster an awareness of the objectives referred to in paragraph (c) — a process for communicating the security policy statement in an accessible manner to all persons who are employed at the aerodrome or require access to it in the course of their employment;
- (e) establish and implement a process for developing corrective actions that can be implemented to mitigate aerodrome-related security risks, incidents and breaches;
- (f) develop and implement corrective actions to mitigate aerodrome-related security risks, incidents and breaches;
- (g) establish and implement a process for responding to aerodrome-related security incidents and breaches in a coordinated manner that minimizes their impact;
- (h) 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;
- (i) establish and implement, for the purpose of informed decision-making about aviation security, a process for receiving, assessing and disseminating risk information within the operator's organization;
- (j) assess and disseminate risk information within the operator's organization for the purpose of informed decision-making about aviation security;
- (k) establish and implement a process for receiving, retaining, disclosing and disposing of sensitive information respecting aviation security to

Interprétation

Processus et procédure

314. Il est entendu que, dans la présente section, la mention de processus comprend la procédure nécessaire pour le mettre en œuvre, le cas échéant.

*Exigences des programmes de
sûreté aéroportuaire*

315. (1) L'exploitant d'un aéroport établi et met en œuvre un programme de sûreté aéroportuaire.

Obligation d'établir et de mettre en œuvre

(2) Dans le cadre de son programme de sûreté aéroportuaire, l'exploitant d'un aéroport est tenu :

Exigences du programme

- a) de définir et de documenter les rôles et les responsabilités visant la sûreté de l'aéroport qui sont assignés à chaque groupe de ses employés;
- b) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour leur communiquer les renseignements visés à l'alinéa a);
- 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'aéroport et fixe les objectifs de sûreté;
- d) d'établir et de mettre en œuvre, pour encourager la sensibilisation aux objectifs visés à l'alinéa c), un processus pour 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 élaborer des mesures correctives qui peuvent être mises en œuvre pour atténuer les risques, les incidents et les infractions visant la sûreté de l'aéroport;
- f) d'élaborer et de mettre en œuvre les mesures correctives pour atténuer les risques, les incidents et les infractions visant la sûreté de l'aéroport;
- g) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour répondre aux incidents et aux infractions visant la sûreté de l'aéroport de manière coordonnée pour minimiser leur incidence;
- h) 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;
- i) d'établir et de mettre en œuvre, dans le but de prendre des décisions éclairées en matière de sûreté aérienne, un processus pour recevoir, évaluer et diffuser des renseignements sur les risques à l'intérieur de son organisation;
- j) d'évaluer et de diffuser les renseignements sur les risques à l'intérieur de son organisation dans

protect that information from unauthorized access;

(l) receive, retain, disclose and dispose of sensitive information respecting aviation security in a manner that protects the information from unauthorized access;

(m) 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; and

(n) provide the Minister, on reasonable notice given by the Minister, with a current scale map of the aerodrome that identifies all restricted areas, security barriers and restricted area access points.

[316 to 328 reserved]

Documentation

Compliance with Act and regulatory requirements

329. (1) The operator of an aerodrome must document how it achieves compliance with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator.

Ministerial access

(2) The operator of an aerodrome must make its documentation available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.

[330 to 334 reserved]

Amendments

Requirement to amend

335. (1) The operator of an aerodrome must amend its airport security program if the operator

(a) is directed to do so by the Minister; or

(b) identifies an aviation security risk at the aerodrome that is not mitigated by the program.

Requirement to direct

(2) The Minister must direct the operator of an aerodrome to amend its airport security program if the Minister identifies an aviation security risk at the aerodrome that is not mitigated by the program.

Security Committee

Security committee

336. (1) The operator of an aerodrome must establish 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

le but de prendre des décisions éclairées en matière de sûreté aérienne;

k) 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;

l) de recevoir, de conserver, de communiquer et d'éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne de manière à les protéger contre l'accès non autorisé;

m) 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 cours de leur emploi;

n) de fournir au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci, 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.

[316 à 328 réservés]

Documentation

329. (1) L'exploitant d'un aérodrome documente la manière dont il satisfait aux exigences des dispositions de la Loi relatives à la sûreté et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui.

(2) Il met à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci, la documentation.

[330 à 334 réservés]

Modifications

335. (1) L'exploitant d'un aérodrome modifie son programme de sûreté aéroportuaire dans les cas suivants :

a) il y est enjoint par le ministre;

b) il décèle un risque visant la sûreté aérienne à l'aérodrome qui n'est pas atténué par le programme.

(2) Le ministre enjoint à l'exploitant d'un aérodrome de modifier son programme de sûreté aéroportuaire s'il décèle un risque visant la sûreté aérienne à l'aérodrome qui n'est pas atténué par le programme.

Comité de sûreté

336. (1) L'exploitant d'un aérodrome établit un comité de sûreté ou 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 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

Conformité à la Loi et aux exigences réglementaires

Accès ministériel

Exigence — modifier

Exigence — enjoindre

Comité de sûreté

	<p>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>l'aérodrome pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui;</p> <p>c) favorise l'échange de renseignements sur 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 les responsabilités de chacun d'eux.</p>	Mandat
Records	<p>(3) The operator of the aerodrome must keep records of the activities of the security committee or other working group or forum and make the records available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.</p> <p>[337 reserved]</p>	<p>(3) Il tient des dossiers sur les activités du comité ou de l'autre groupe de travail ou forum et les met à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.</p> <p>[337 réservé]</p>	Dossiers
<i>Corrective Actions</i>		<i>Mesures correctives</i>	
Corrective actions	<p>338. The operator of an aerodrome must immediately take corrective actions to mitigate an aviation security risk at the aerodrome that is identified to the operator by the Minister.</p>	<p>338. L'exploitant d'un aérodrome prend immédiatement des mesures correctives pour atténuer un risque visant la sûreté aérienne à l'aérodrome qui est porté à son attention par le ministre.</p>	Mesures correctives
Corrective action plan	<p>339. (1) If a corrective action involves a phased approach, the operator of an aerodrome must include a corrective action plan in its airport security program.</p>	<p>339. (1) Si la mesure corrective comporte une approche par étapes, l'exploitant d'un aérodrome joint un plan de mesures correctives à son programme de sûreté aéroportuaire.</p>	Plan de mesures correctives
Plan requirements	<p>(2) A corrective action plan must set out</p> <p>(a) the nature of the security risk to be mitigated;</p> <p>(b) a rationale for the phased approach; and</p> <p>(c) a timetable setting out when each phase of the corrective action plan will be completed.</p>	<p>(2) Le plan de mesures correctives prévoit les éléments suivants :</p> <p>a) la nature du risque visant la sûreté à atténuer;</p> <p>b) une justification de l'approche par étapes;</p> <p>c) un échéancier qui prévoit quand chaque étape du plan de mesures correctives sera terminée.</p>	Exigences du plan
<i>Primary Security Line Partners</i>		<i>Partenaires de la première ligne de sûreté</i>	
Provision of information to operators of aerodromes	<p>340. (1) For the purpose of supporting the establishment and implementation of an airport security program by the operator of an aerodrome, a primary security line partner at the aerodrome must, on reasonable notice given by the operator, provide the operator with</p> <p>(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</p> <p>(b) a document that</p> <p>(i) describes each area on the aerodrome's primary security line that is occupied by the partner,</p> <p>(ii) indicates the location of each restricted area access point in those areas, and</p> <p>(iii) describes those restricted area access points.</p>	<p>340. (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 :</p> <p>a) des renseignements sur les mesures, la procédure 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;</p> <p>b) un document qui :</p> <p>(i) décrit chaque zone sur la première ligne de sûreté de l'aérodrome qu'il occupe,</p> <p>(ii) indique où est situé, dans ces zones, chaque point d'accès aux zones réglementées,</p> <p>(iii) décrit ces points d'accès.</p>	Renseignements fournis à l'exploitant de l'aérodrome
Provision of information to Minister	<p>(2) The primary security line partner must provide the Minister with the information and the document on reasonable notice given by the Minister.</p> <p>[341 to 345 reserved]</p>	<p>(2) Le partenaire de la première ligne de sûreté fournit les renseignements et le document au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.</p> <p>[341 à 345 réservés]</p>	Renseignements fournis au ministre

	<i>Disclosure of Information</i>	<i>Communication de renseignements</i>	
Prohibition	346. 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.	346. Il est interdit à toute personne autre que le ministre de communiquer des renseignements délicats relatifs à la sûreté qui sont créés ou utilisés en vertu de la présente section, sauf si la communication est légalement exigée ou est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté, aux exigences réglementaires ou aux dispositions d'une directive d'urgence, ou en faciliter la conformité.	Interdiction
	DIVISION 10	SECTION 10	
	RESERVED	RÉSERVÉE	
	[347 to 356 reserved]	[347 à 356 réservés]	
	DIVISION 11	SECTION 11	
	RESERVED	RÉSERVÉE	
	[357 to 366 reserved]	[357 à 366 réservés]	
	PART 6	PARTIE 6	
	CLASS 3 AERODROMES	AÉRODROMES DE CATÉGORIE 3	
	OVERVIEW	APERÇU	
Part overview	367. This Part sets out the basic regulatory framework for security at aerodromes listed in Schedule 3.	367. La présente partie prévoit le cadre réglementaire de base pour la sûreté des aérodromes énumérés à l'annexe 3.	Aperçu de la partie
	APPLICATION	APPLICATION	
Application	368. This Part applies in respect of aerodromes listed in Schedule 3.	368. La présente partie s'applique à l'égard des aérodromes énumérés à l'annexe 3.	Application
	DIVISION 1	SECTION 1	
	PROHIBITED ITEMS	ARTICLES INTERDITS	
	<i>Overview</i>	<i>Aperçu</i>	
Division overview	369. This Division completes and supplements the regulatory framework set out in Part 3.	369. La présente partie complète le cadre réglementaire prévu à la partie 3 et s'y ajoute.	Aperçu de la section
	<i>Authorization for Carriage of or Access to Explosive Substances and Incendiary Devices</i>	<i>Autorisation d'être en possession de substances explosives et d'engins incendiaires ou d'y avoir accès</i>	
Authorization	370. The operator of an aerodrome may authorize a person to carry or have access to an explosive substance or an incendiary device at the aerodrome if (a) the explosive substance or incendiary device is to be used at the aerodrome (i) for excavation, demolition or construction, (ii) in fireworks displays,	370. L'exploitant d'un aérodrome peut permettre à une personne d'avoir en sa possession une substance explosive ou un engin incendiaire, ou d'y avoir accès, à l'aérodrome, si les conditions suivantes sont réunies : a) ils sont destinés à y être utilisés, selon le cas : (i) pour des travaux d'excavation, de démolition ou de construction, (ii) pour des feux d'artifice,	Autorisation

- (iii) by persons operating explosives detection equipment or handling explosives detection dogs,
 - (iv) by a police service, or
 - (v) by military personnel; and
- (b) the operator has reasonable grounds to believe that the safety of the aerodrome and the safety of persons and aircraft at the aerodrome will not be jeopardized by the presence of the explosive substance or incendiary device.

[371 and 372 reserved]

- (iii) par des personnes qui utilisent de l'équipement de détection d'explosifs ou qui s'occupent de chiens chargés de la détection d'explosifs,
 - (iv) par un corps policier,
 - (v) par le personnel militaire;
- b) l'exploitant a des motifs raisonnables de croire que la sécurité de l'aérodrome et celle des personnes et des aéronefs qui s'y trouvent ne seront pas compromises par la présence de la substance explosive ou de l'engin incendiaire.

[371 et 372 réservés]

DIVISION 2

SECTION 2

THREATS AND INCIDENTS

MENACES ET INCIDENTS

Overview

Aperçu

Division overview

373. This Division sets out the regulatory framework for dealing with threats and incidents at an aerodrome.

373. La présente section prévoit le cadre réglementaire pour traiter des menaces et des incidents aux aérodromes.

Aperçu de la section

Threat Response

Intervention à la suite de menaces

Area under operator's control

374. The operator of an aerodrome who is made aware of a threat against an aviation facility, or a part of the aerodrome, that is under its control must immediately determine whether there is a specific threat that jeopardizes the security of the facility or that part of the aerodrome.

374. L'exploitant d'un aérodrome qui est avisé d'une menace contre une installation aéronautique, ou une partie de l'aérodrome, dont il est responsable établit immédiatement s'il y a une menace précise qui compromet la sûreté de cette installation ou de cette partie de l'aérodrome.

Zone dont est responsable l'exploitant de l'aérodrome

Area under control of other person

375. The operator of an aerodrome who is made aware of a threat against an aviation facility, or a part of the aerodrome, that is under the control of a person carrying on any activity at the aerodrome, other than the operator, must immediately

375. L'exploitant d'un aérodrome qui est avisé d'une menace contre une installation aéronautique, ou une partie de l'aérodrome, dont est responsable une personne, autre que l'exploitant, qui exerce une activité à l'aérodrome est tenu :

Zone dont est responsable une autre personne

- (a) notify the person of the nature of the threat; and
- (b) determine whether there is a specific threat that jeopardizes the security of the aerodrome.

- a) d'aviser immédiatement cette personne de la nature de la menace;
- b) d'établir immédiatement s'il y a une menace précise qui compromet la sûreté de l'aérodrome.

Specific threats

376. The operator of an aerodrome who determines that there is a specific threat that jeopardizes the security of the aerodrome must immediately take all of the measures necessary to ensure the safety of the aerodrome and persons at the aerodrome, including informing the appropriate police service of the nature of the threat.

376. L'exploitant d'un aérodrome qui établit qu'il y a une menace précise qui compromet la sûreté de l'aérodrome prend immédiatement toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de l'aérodrome et des personnes qui s'y trouvent, y compris aviser le corps policier compétent de la nature de la menace.

Menaces précises

Duties of other persons

377. A person, other than a screening authority, who is carrying on any activity at an aerodrome and who is made aware of a threat against the aerodrome must

377. Toute personne, autre qu'une administration de contrôle, qui exerce une activité à un aérodrome et qui est avisée d'une menace contre cet aérodrome est tenue :

Obligations des autres personnes

- (a) immediately notify the operator of the aerodrome of the nature of the threat; and
- (b) assist the operator of the aerodrome in determining whether there is a specific threat that jeopardizes the security of the aerodrome.

- a) d'aviser immédiatement l'exploitant de l'aérodrome de la nature de la menace;
- b) d'aider l'exploitant de l'aérodrome à établir s'il y a une menace précise qui compromet la sûreté de l'aérodrome.

Threats identified by other persons

378. If it is determined under paragraph 16(b), 375(b) or 377(b) that there is a specific threat that jeopardizes the security of an aerodrome, the operator of the aerodrome must immediately take all of the measures necessary to ensure the safety of the aerodrome and persons at the aerodrome, including informing the appropriate police service of the nature of the threat.

378. Lorsqu'il est établi, en application des alinéas 16b), 375b) ou 377b), qu'il y a une menace précise qui compromet la sûreté à l'aérodrome, l'exploitant de l'aérodrome prend immédiatement toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de l'aérodrome et des personnes qui s'y trouvent, y compris aviser le corps policier compétent de la nature de la menace.

Menaces établies par une autre personne

Information Reporting

Rapport de renseignements

Security incidents

379. The operator of an aerodrome must immediately notify the Minister when any of the following incidents occur:

- (a) the discovery, at the aerodrome, of a weapon, explosive substance or incendiary device that is not permitted under subsection 48(2);
- (b) an explosion at the aerodrome, unless the explosion is known to be the result of an accident, excavation, demolition, construction or the use of fireworks displays;
- (c) a specific threat against the aerodrome; and
- (d) an aviation security incident that involves a peace officer anywhere at the aerodrome other than areas under an air carrier's control.

379. L'exploitant d'un aéroport avise immédiatement le ministre lorsque survient l'un ou l'autre des incidents suivants :

- a) la découverte à l'aéroport d'une arme, d'une substance explosive ou d'un engin incendiaire qui n'est pas autorisé en vertu du paragraphe 48(2);
- b) une explosion à l'aéroport, sauf si l'explosion est reconnue comme étant le résultat d'un accident, de travaux d'excavation, de démolition, de construction ou de l'utilisation de feux d'artifice;
- c) une menace précise contre l'aéroport;
- d) un incident visant la sûreté aérienne qui comporte la participation d'un agent de la paix quel que soit l'endroit à l'aéroport, sauf aux endroits dont un transporteur aérien est responsable.

Incidents de sûreté

Commercial air service information

380. The operator of an aerodrome must provide the Minister with written notice of any new commercial air service that is to begin at an air terminal building.

380. L'exploitant d'un aéroport avise par écrit le ministre du début de l'exploitation, à une aéroport, de tout nouveau service aérien commercial.

Renseignements relatifs aux services aériens commerciaux

DIVISION 3

SECTION 3

RESERVED

RÉSERVÉE

[381 to 386 reserved]

[381 à 386 réservés]

DIVISION 4

SECTION 4

PERSONNEL AND TRAINING

PERSONNEL ET FORMATION

Overview

Aperçu

Division overview

387. This Division sets out requirements respecting security personnel and other persons who are assigned aerodrome-related security roles and responsibilities at an aerodrome.

[388 and 389 reserved]

387. La présente section prévoit les exigences visant le personnel de sûreté et les autres personnes à qui sont assignés, à un aéroport, des rôles et des responsabilités visant la sûreté de l'aéroport.

[388 et 389 réservés]

Aperçu de la section

Security Official — Aerodrome

Responsables de la sûreté — aéroport

Interpretation

390. A security official of an aerodrome is an individual who is responsible for

- (a) coordinating and overseeing security controls and procedures at the aerodrome; and
- (b) acting as the principal contact between the operator of the aerodrome and the Minister with respect to security matters, including the airport security program.

390. Les responsables de la sûreté d'un aéroport sont des personnes physiques chargées :

- a) d'une part, de coordonner et de superviser les mesures de contrôle et la procédure relatives à la sûreté à l'aéroport;
- b) d'autre part, d'agir à titre d'intermédiaire principal entre l'exploitant de l'aéroport et le ministre en ce qui concerne les questions de sûreté, y compris le programme de sûreté aéroportuaire.

Interprétation

Requirement

391. (1) The operator of an aerodrome must have, at all times, at least one security official or acting security official.

391. (1) L'exploitant d'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 operator of the aerodrome must provide the Minister with

- (a) the name of each security official and acting security official; and

(2) Il fournit au ministre :

- a) le nom de chaque responsable de la sûreté et de chaque suppléant;

Coordonnées

(b) 24-hour contact information for those officials.
[392 to 396 reserved]

b) les coordonnées pour les joindre en tout temps.
[392 à 396 réservés]

DIVISION 5

SECTION 5

RESERVED

RÉSERVÉE

[397 to 402 reserved]

[397 à 402 réservés]

DIVISION 6

SECTION 6

ACCESS CONTROLS

MESURES DE CONTRÔLE DE L'ACCÈS

Overview

Aperçu

Division overview

403. This Division sets out the regulatory framework for the protection of security-sensitive areas of aerodromes.
[404 reserved]

403. La présente section prévoit le cadre réglementaire visant la protection des zones délicates pour la sûreté aux aéroports.
[404 réservé]

Aperçu de la section

Restricted Area Access Points

Points d'accès aux zones réglementées

Prohibition

405. A person must not enter a restricted area at an aerodrome except through a restricted area access point.

405. Il est interdit à toute personne d'entrer dans une zone réglementée d'un aéroport, sauf par un point d'accès aux zones réglementées.

Interdiction

Doors, Gates, Emergency Exits and Other Devices

Portes, barrières, sorties d'urgence et autres dispositifs

Duty to close and lock — operators

406. (1) The operator of an aerodrome must close and lock any door, gate or other device other than an emergency exit if
(a) the operator has control of and responsibility for the door, gate or other device; and
(b) the door, gate or other device allows access between a restricted area and a non-restricted area.

406. (1) L'exploitant d'un aéroport ferme et verrouille toute porte, toute barrière ou tout autre dispositif, autre qu'une sortie d'urgence, si les conditions suivantes sont réunies :
a) il a la garde et la responsabilité de la porte, de la barrière ou du dispositif;
b) la porte, la barrière ou le dispositif donne accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée.

Obligation de fermer et de verrouiller — exploitant

Emergency exit system

(2) The operator of an aerodrome must institute a system, on or near an emergency exit, that prevents access by unauthorized persons to a restricted area, if
(a) the operator has control of and responsibility for the emergency exit; and
(b) the emergency exit allows access between a restricted area and a non-restricted area.

(2) Il établit, sur une sortie d'urgence ou près de celle-ci, un système qui empêche les personnes non autorisées d'avoir accès à une zone réglementée si les conditions suivantes sont réunies :
a) il a la garde et la responsabilité de la sortie d'urgence;
b) la sortie d'urgence donne accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée.

Système pour sorties d'urgence

Duty to close and lock — partners and lessees

407. (1) A primary security line partner, or a lessee other than a primary security line partner, at an aerodrome must close and lock any door, gate or other device other than an emergency exit if
(a) the partner or lessee has control of and responsibility for the door, gate or other device; and
(b) the door, gate or other device allows access between a restricted area and a non-restricted area.

407. (1) Tout partenaire de la première ligne de sûreté ou tout locataire autre qu'un partenaire de la première ligne de sûreté à un aéroport ferme et verrouille toute porte, toute barrière ou tout autre dispositif, autre qu'une sortie d'urgence, si les conditions suivantes sont réunies :
a) le partenaire ou locataire a la garde et la responsabilité de la porte, de la barrière ou du dispositif;
b) la porte, la barrière ou le dispositif permet l'accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée.

Obligation de fermer et de verrouiller — partenaires et locataires

Emergency exit system

(2) A primary security line partner who occupies an area on an aerodrome's primary security line must institute a system, on or near an emergency

(2) Tout partenaire de la première ligne de sûreté qui occupe une zone sur la première ligne de sûreté à un aéroport établi, sur une sortie d'urgence ou

Système pour sorties d'urgence

	exit, that prevents access by unauthorized persons to a restricted area, if	près de celle-ci, un système qui empêche les personnes non autorisées d'avoir accès à une zone réglementée si les conditions suivantes sont réunies :	
	(a) the partner has control of and responsibility for the emergency exit; and	a) il a la garde et la responsabilité de la sortie d'urgence;	
	(b) the emergency exit allows access between a restricted area and a non-restricted area.	b) la sortie d'urgence permet l'accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée.	
Temporary use or control	408. Any person at an aerodrome who has temporary use or control of a door, gate or other device that allows access between a restricted area and a non-restricted area must prevent access to or from the restricted area by unauthorized persons.	408. Toute personne à un aérodrome qui temporairement utilise ou surveille une porte, une barrière ou un dispositif donnant accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée empêche les personnes non autorisées d'avoir accès à la zone réglementée ou d'en sortir.	Utilisation ou surveillance temporaire
Uncontrolled restricted area access point	409. Unless an authorized person is controlling access between a restricted area and a non-restricted area at an aerodrome, a person who enters or leaves the restricted area must	409. Sauf si une personne autorisée contrôle l'accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée à un aérodrome, toute personne qui entre dans la zone réglementée ou en sort est tenue :	Point d'accès aux zones réglementées non contrôlé
	(a) lock the door, gate or other device that allows access to or from the restricted area; and	a) de verrouiller la porte, la barrière ou le dispositif donnant accès à la zone réglementée ou permettant d'en sortir;	
	(b) prevent access to or from the restricted area by unauthorized persons while the door, gate or other device is open or unlocked.	b) d'empêcher l'accès à la zone réglementée ou la sortie de celle-ci par toute personne non autorisée pendant que la porte, la barrière ou le dispositif sont ouverts ou non verrouillés.	
Preventing locking	410. A person at an aerodrome must not prevent a door, gate or other device other than an emergency exit that allows access between a restricted area and a non-restricted area from being locked.	410. Il est interdit à toute personne à un aérodrome d'empêcher que soient verrouillés une porte, une barrière ou un autre dispositif, autre qu'une sortie d'urgence, donnant accès entre une zone réglementée et une zone non réglementée.	Empêcher le verrouillage
Emergency exits	411. A person at an aerodrome must not open any door that is designated as an emergency exit and that is also a restricted area access point unless	411. Il est interdit à toute personne à un aérodrome d'ouvrir une porte qui est désignée comme sortie d'urgence et qui est un point d'accès aux zones réglementées, sauf dans les cas suivants :	Sorties d'urgence
	(a) the person is authorized by the operator of the aerodrome to open it; or	a) elle est autorisée par l'exploitant de l'aérodrome à l'ouvrir;	
	(b) there is an emergency.	b) il y a une urgence.	
	<i>Unauthorized Access</i>	<i>Accès non autorisé</i>	
Prohibition	412. (1) Subject to subsection (2), a person must not enter or remain in any part of an aerodrome that is not a public area if the person has been given notice orally, in writing or by a sign that trespassing is prohibited or that entry is limited to authorized persons.	412. (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à toute personne d'entrer ou de demeurer dans toute partie d'un aérodrome qui n'est pas destinée au public si un avis lui a été donné indiquant que l'accès à cette partie est interdite ou restreinte aux personnes autorisées. L'avis est donné oralement, par écrit ou au moyen d'un panneau.	Interdiction
Exception	(2) The operator of an aerodrome or 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 may allow a person to enter or remain in that part of the aerodrome if	(2) L'exploitant d'un aérodrome ou un locataire à un aérodrome ayant l'utilisation d'une partie d'un aérodrome qui n'est pas destinée au public ou ayant la responsabilité de celle-ci peut permettre à une personne d'y entrer ou d'y demeurer si les conditions suivantes sont réunies :	Exception
	(a) the part of the aerodrome is not a restricted area; and	a) la partie de l'aérodrome n'est pas une zone réglementée;	
	(b) the safety of the aerodrome, persons at the aerodrome and aircraft is not jeopardized.	b) la sécurité de l'aérodrome, des personnes à l'aérodrome et des aéronefs n'est pas compromise.	

DIVISION 7

SECTION 7

RESERVED

RÉSERVÉE

[413 and 414 reserved]

[413 et 414 réservés]

DIVISION 8

SECTION 8

AIRPORT SECURITY PROGRAMS

PROGRAMMES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE

Overview

Aperçu

Division overview

415. This Division sets out the regulatory framework for promoting a comprehensive, coordinated and integrated approach to airport security. The processes that are required under this Division are intended to contribute to the effective establishment and implementation of airport security programs.

415. 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 conçus pour contribuer à l'établissement et la mise en œuvre efficaces des programmes de sûreté aéroportuaire.

Aperçu de la section

Interpretation

Interprétation

Processes and procedures

416. For greater certainty, any reference to a process in this Division includes the procedures, if any, that are necessary to implement that process.

416. 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 des programmes de sûreté aéroportuaire

Requirement to establish and implement

417. (1) The operator of an aerodrome must establish and implement an airport security program.

417. (1) L'exploitant d'un aéroport établi et met en œuvre un programme de sûreté aéroportuaire.

Obligation d'établir et de mettre en œuvre

Program requirements

(2) As part of its airport security program, the operator of an aerodrome must

(2) Dans le cadre de son programme de sûreté aéroportuaire, l'exploitant d'un aéroport est tenu :

Exigences du programme

- (a) define and document the aerodrome-related security roles and responsibilities assigned to each of the operator's employee groups;
- (b) establish and implement a process for communicating the information referred to in paragraph (a) to those employees;
- (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) establish and implement — to foster an awareness of the objectives referred to in paragraph (c) — a process for communicating the security policy statement in an accessible manner to all persons who are employed at the aerodrome or require access to it in the course of their employment;
- (e) establish and implement a process for developing corrective actions that can be implemented to mitigate aerodrome-related security risks, incidents and breaches;
- (f) develop and implement corrective actions to mitigate aerodrome-related security risks, incidents and breaches;
- (g) establish and implement a process for responding to aerodrome-related security incidents and breaches in a coordinated manner that minimizes their impact;

- a) de définir et de documenter les rôles et les responsabilités visant la sûreté de l'aéroport qui sont assignés à chaque groupe de ses employés;
- b) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour leur communiquer les renseignements visés à l'alinéa a);
- 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'aéroport et fixe les objectifs de sûreté;
- d) d'établir et de mettre en œuvre, pour encourager la sensibilisation aux objectifs visés à l'alinéa c), un processus pour 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 élaborer des mesures correctives qui peuvent être mises en œuvre pour atténuer les risques, les incidents et les infractions visant la sûreté de l'aéroport;
- f) d'élaborer et de mettre en œuvre les mesures correctives pour atténuer les risques, les incidents et les infractions visant la sûreté de l'aéroport;

(h) 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;

(i) establish and implement, for the purpose of informed decision-making about aviation security, a process for receiving, assessing and disseminating risk information within the operator's organization;

(j) assess and disseminate risk information within the operator's organization for the purpose of informed decision-making about aviation security;

(k) establish and implement a process for receiving, retaining, disclosing and disposing of sensitive information respecting aviation security to protect that information from unauthorized access;

(l) receive, retain, disclose and dispose of sensitive information respecting aviation security in a manner that protects the information from unauthorized access;

(m) 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; and

(n) provide the Minister, on reasonable notice given by the Minister, with a current scale map of the aerodrome that identifies all restricted areas, security barriers and restricted area access points.

[418 to 430 reserved]

Documentation

431. (1) The operator of an aerodrome must document how it achieves compliance with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator.

(2) The operator of an aerodrome must make its documentation available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.

[432 to 436 reserved]

g) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour répondre aux incidents et aux infractions visant la sûreté de l'aérodrome de manière coordonnée pour minimiser leur incidence;

h) 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;

i) d'établir et de mettre en œuvre, dans le but de prendre des décisions éclairées en matière de sûreté aérienne, un processus pour recevoir, évaluer et diffuser des renseignements sur les risques à l'intérieur de son organisation;

j) 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;

k) 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;

l) de recevoir, de conserver, de communiquer et d'éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne de manière à les protéger contre l'accès non autorisé;

m) 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 cours de leur emploi;

n) de fournir au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci, 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.

[418 à 430 réservés]

Documentation

431. (1) L'exploitant d'un aérodrome documente la manière dont il satisfait aux exigences des dispositions de la Loi relatives à la sûreté et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui.

(2) Il met à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci, la documentation.

[432 à 436 réservés]

Conformité à la Loi et aux exigences réglementaires

Accès ministériel

Compliance with Act and regulatory requirements

Ministerial access

Amendments

Requirement to amend **437.** (1) The operator of an aerodrome must amend its airport security program if the operator
 (a) is directed to do so by the Minister; or
 (b) identifies an aviation security risk at the aerodrome that is not mitigated by the program.

Requirement to direct (2) The Minister must direct the operator of an aerodrome to amend its airport security program if the Minister identifies an aviation security risk at the aerodrome that is not mitigated by the program.

Security Committee

Security committee **438.** (1) The operator of an aerodrome must establish 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 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 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.

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.

Records (3) The operator of the aerodrome must keep records of the activities of the security committee or other working group or forum's activities and make the records available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.

[439 reserved]

Corrective Actions

Corrective actions **440.** The operator of an aerodrome must immediately take corrective actions to mitigate an aviation security risk at the aerodrome that is identified to the operator by the Minister.

Corrective action plan **441.** (1) If a corrective action involves a phased approach, the operator of an aerodrome must include a corrective action plan in its airport security program.

Plan requirements (2) A corrective action plan must set out
 (a) the nature of the security risk to be mitigated;
 (b) a rationale for the phased approach; and
 (c) a timetable setting out when each phase of the corrective action plan will be completed.

Modifications

437. (1) L'exploitant d'un aérodrome modifie son programme de sûreté aéroportuaire dans les cas suivants :
 a) il y est enjoint par le ministre;
 b) il décèle un risque visant la sûreté aérienne à l'aérodrome qui n'est pas atténué par le programme.

(2) Le ministre enjoint à l'exploitant d'un aérodrome de modifier son programme de sûreté aéroportuaire s'il décèle un risque visant la sûreté aérienne à l'aérodrome qui n'est pas atténué par le programme.

Comité de sûreté

438. (1) L'exploitant d'un aérodrome établit un comité de sûreté ou 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 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 et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui;
 c) favorise l'échange de renseignements sur le programme de sûreté aéroportuaire.

(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 les responsabilités de chacun d'eux.

(3) Il tient des dossiers sur les activités du comité ou de l'autre groupe de travail ou forum et les met à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.

[439 réservé]

Mesures correctives

440. L'exploitant d'un aérodrome prend immédiatement des mesures correctives pour atténuer un risque visant la sûreté aérienne à l'aérodrome qui est porté à son attention par le ministre.

441. (1) Si la mesure corrective comporte une approche par étapes, l'exploitant d'un aérodrome joint un plan de mesures correctives à son programme de sûreté aéroportuaire.

(2) Le plan de mesures correctives prévoit les éléments suivants :
 a) la nature du risque visant la sûreté à atténuer;
 b) une justification de l'approche par étapes;
 c) un échéancier qui prévoit quand chaque étape du plan de mesures correctives sera terminée.

Primary Security Line Partners

Provision of information to operators of aerodromes

442. (1) For the purpose of supporting the establishment and implementation of an airport security program by the operator of an aerodrome, a primary security line partner at an 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.

[443 and 444 reserved]

Disclosure of Information

Prohibition

445. 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.

Partenaires de la première ligne de sûreté

442. (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, la procédure 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.

Renseignements fournis à l'exploitant de l'aérodrome

(2) Le partenaire de la première ligne de sûreté fournit les renseignements et le document au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.

[443 et 444 réservés]

Communication de renseignements

445. Il est interdit à toute personne autre que le ministre de communiquer des renseignements délicats relatifs à la sûreté qui sont créés ou utilisés en vertu de la présente section, sauf si la communication est légalement exigée ou est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté, aux exigences réglementaires ou aux dispositions d'une directive d'urgence, ou en faciliter la conformité.

Interdiction

DIVISION 9

SECTION 9

RESERVED

RÉSERVÉE

[446 to 455 reserved]

[446 à 455 réservés]

DIVISION 10

SECTION 10

RESERVED

RÉSERVÉE

[456 to 465 reserved]

[456 à 465 réservés]

PART 7

PARTIE 7

OTHER AERODROMES

AUTRES AÉRODROMES

OVERVIEW

APERÇU

Part overview

466. This Part sets out the basic regulatory framework for security at aerodromes that are not listed in Schedule 1, 2 or 3.

466. La présente partie prévoit le cadre réglementaire de base pour la sûreté aux aérodromes qui ne sont pas énumérés aux annexes 1, 2 ou 3.

Aperçu de la partie

DIVISION 1

AUTHORIZATION FOR CARRIAGE OF OR ACCESS TO EXPLOSIVE SUBSTANCES AND INCENDIARY DEVICES

Application **467.** This Division applies in respect of aerodromes that are not listed in Schedule 1, 2 or 3.

Authorization **468.** The operator of an aerodrome may authorize a person to carry or have access to an explosive substance or incendiary device at the aerodrome if

- (a) the explosive substance or incendiary device are to be used at the aerodrome
 - (i) for excavation, demolition or construction,
 - (ii) in fireworks displays,
 - (iii) by persons operating explosives detection equipment or handling explosives detection dogs,
 - (iv) by a police service, or
 - (v) by military personnel; and
- (b) the operator has reasonable grounds to believe that the safety of the aerodrome and the safety of persons and aircraft at the aerodrome will not be jeopardized by the presence of the explosive substance or incendiary device at the aerodrome.

SECTION 1

AUTORISATION D'ÊTRE EN POSSESSION DE SUBSTANCES EXPLOSIVES ET D'ENGINS INCENDIAIRES OU D'Y AVOIR ACCÈS

Application **467.** La présente section s'applique aux aérodromes qui ne sont pas énumérés aux annexes 1, 2 ou 3.

Autorisation **468.** L'exploitant d'un aérodrome peut permettre à une personne d'avoir en sa possession une substance explosive ou un engin incendiaire, ou d'y avoir accès, à l'aérodrome, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) ils sont destinés à y être utilisés, selon le cas :
 - (i) pour des travaux d'excavation, de démolition ou de construction,
 - (ii) pour des feux d'artifice,
 - (iii) par des personnes qui utilisent de l'équipement de détection d'explosifs ou qui s'occupent de chiens chargés de la détection d'explosifs,
 - (iv) par un corps policier,
 - (v) par le personnel militaire;
- b) l'exploitant a des motifs raisonnables de croire que la sécurité de l'aérodrome et celle des personnes et des aéronefs qui s'y trouvent ne seront pas compromises par la présence de la substance explosive ou de l'engin incendiaire.

DIVISION 2

TREATS AND INCIDENTS

Application

Application **469.** This Division applies in respect of aerodromes that are not listed in Schedule 1, 2 or 3 and are aerodromes where air carriers are served.

Threat Response

Area under operator's control **470.** The operator of an aerodrome who is made aware of a threat against an aviation facility, or a part of the aerodrome, that is under its control must immediately determine whether there is a specific threat that jeopardizes the security of the facility or that part of the aerodrome.

Area under control of other person **471.** The operator of an aerodrome who is made aware of a threat against an aviation facility, or a part of the aerodrome, that is under the control of a person carrying on any activity at the aerodrome, other than the operator, must immediately

- (a) notify the person of the nature of the threat; and
- (b) determine whether there is a specific threat that jeopardizes the security of the aerodrome.

Specific threats **472.** The operator of an aerodrome who determines that there is a specific threat that jeopardizes the security of the aerodrome must immediately take all of the measures necessary to ensure the

SECTION 2

MENACES ET INCIDENTS

Application

Application **469.** La présente section s'applique aux aérodromes qui ne sont pas énumérés aux annexes 1, 2 ou 3 et qui sont des aérodromes où des transporteurs aériens sont desservis.

Intervention à la suite de menaces

Zone dont est responsable l'exploitant de l'aérodrome **470.** L'exploitant d'un aérodrome qui est avisé d'une menace contre une installation aéronautique, ou une partie de l'aérodrome, dont il est responsable établit immédiatement s'il y a une menace précise qui compromet la sûreté de cette partie de l'aérodrome ou installation.

Zone dont est responsable une autre personne **471.** L'exploitant d'un aérodrome qui est avisé d'une menace contre une installation aéronautique, ou une partie de l'aérodrome, dont est responsable une personne, autre que l'exploitant, qui exerce une activité à l'aérodrome est tenu :

- a) d'aviser immédiatement cette personne de la nature de la menace;
- b) d'établir immédiatement s'il y a une menace précise qui compromet la sûreté de l'aérodrome.

Menaces précises **472.** L'exploitant d'un aérodrome qui établit qu'il y a une menace précise qui compromet la sûreté de l'aérodrome prend immédiatement toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de

Duties of other person	safety of the aerodrome and persons at the aerodrome, including informing the appropriate police service of the nature of the threat.	l'aérodrome et des personnes qui s'y trouvent, y compris aviser le corps policier compétent de la nature de la menace.	Obligations des autres personnes
Threats identified by other person	<p>473. A person, other than a screening authority, who is carrying on any activity at an aerodrome and who is made aware of a threat against the aerodrome must</p> <p>(a) immediately notify the operator of the aerodrome of the nature of the threat; and</p> <p>(b) assist the operator of the aerodrome in determining whether there is a specific threat that jeopardizes the security of the aerodrome.</p> <p>474. If it is determined under paragraph 16(b), 471(b) or 473(b) that there is a specific threat that jeopardizes the security of an aerodrome, the operator of the aerodrome must immediately take all of the measures necessary to ensure the safety of the aerodrome and persons at the aerodrome, including informing the appropriate police service of the nature of the threat.</p>	<p>473. Toute personne, autre qu'une administration de contrôle, qui exerce une activité à un aérodrome et qui est avisée d'une menace contre cet aérodrome est tenue :</p> <p>a) d'aviser immédiatement l'exploitant de l'aérodrome de la nature de la menace;</p> <p>b) d'aider l'exploitant de l'aérodrome à établir s'il y a une menace précise qui compromet la sûreté de l'aérodrome.</p> <p>474. Lorsqu'il est établi, en application des alinéas 16b), 471b) ou 473b), qu'il y a une menace précise qui compromet la sûreté à l'aérodrome, l'exploitant de l'aérodrome prend immédiatement toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de l'aérodrome et des personnes qui s'y trouvent, y compris aviser le corps policier compétent de la nature de la menace.</p>	Menaces établies par une autre personne
<i>Information Reporting</i>		<i>Rapport de renseignements</i>	
Security incidents	<p>475. The operator of an aerodrome must immediately notify the Minister when any of the following incidents occur:</p> <p>(a) the discovery, at the aerodrome, of a weapon, explosive substance or incendiary device that is not permitted under subsection 48(2);</p> <p>(b) an explosion at the aerodrome, unless the explosion is known to be the result of an accident, excavation, demolition, construction or the use of fireworks displays;</p> <p>(c) a specific threat against the aerodrome; and</p> <p>(d) an aviation security incident that involves a peace officer anywhere at the aerodrome other than areas under an air carrier's control.</p>	<p>475. L'exploitant d'un aérodrome avise immédiatement le ministre lorsque survient l'un des incidents suivants :</p> <p>a) la découverte à l'aérodrome d'une arme, d'une substance explosive ou d'un engin incendiaire qui n'est pas autorisé en vertu du paragraphe 48(2);</p> <p>b) une explosion à l'aérodrome, sauf si l'explosion est reconnue comme étant le résultat d'un accident, de travaux d'excavation, de démolition, de construction ou de l'utilisation de feux d'artifice;</p> <p>c) une menace précise contre l'aérodrome;</p> <p>d) un incident visant la sûreté aérienne qui comporte la participation d'un agent de la paix quel que soit l'endroit à l'aérodrome, sauf aux endroits dont un transporteur aérien est responsable.</p>	Incidents de sûreté
Commercial air service information	<p>476. The operator of an aerodrome must provide the Minister with written notice of any new commercial air service that is to begin at an air terminal building.</p> <p>[477 to 481 reserved]</p>	<p>476. L'exploitant d'un aérodrome avise par écrit le ministre du début de l'exploitation, à une aéroport, de tout nouveau service aérien commercial.</p> <p>[477 à 481 réservés]</p>	Renseignements relatifs aux services aériens commerciaux

PART 8

AIRCRAFT SECURITY

OVERVIEW

482. This Part sets out requirements for air carriers, other operators of aircraft and persons on board aircraft.

WEAPONS, EXPLOSIVE SUBSTANCES AND INCENDIARY DEVICES

483. (1) An air carrier must not allow a person who is on board an aircraft to carry or have access to a weapon unless the air carrier has authorized them to do so under section 488 or 490.

PARTIE 8

SÛRETÉ DES AÉRONEFS

APERÇU

482. La présente partie prévoit les exigences visant les transporteurs aériens, les autres utilisateurs d'aéronefs et les personnes à bord d'aéronefs.

ARMES, SUBSTANCES EXPLOSIVES ET ENGIN INCENDIAIRES

483. (1) Il est interdit au transporteur aérien de permettre à une personne qui se trouve à bord d'un aéronef d'avoir en sa possession une arme ou d'y avoir accès à moins qu'il ne l'ait autorisé en vertu des articles 488 ou 490.

Explosive substances and incendiary devices	(2) An air carrier must not allow a person who is on board an aircraft to carry or have access to an explosive substance or an incendiary device.	(2) Il est interdit au transporteur aérien de permettre à une personne qui se trouve à bord d'un aéronef d'avoir en sa possession une substance explosive ou un engin incendiaire, ou d'y avoir accès.	Substances explosives et engins incendiaires
Transport of loaded firearms	484. (1) An air carrier must not knowingly allow a person to transport a loaded firearm on board an aircraft.	484. (1) Il est interdit au transporteur aérien de sciemment permettre à une personne de transporter une arme à feu chargée à bord d'un aéronef.	Transport d'armes à feu chargées
Transport of explosive substances and incendiary devices	(2) An air carrier must not knowingly allow a person to transport an explosive substance, other than ammunition, or an incendiary device on board an aircraft unless the person notifies the air carrier before the explosive substance or incendiary device arrives at the aerodrome where it is to be accepted by the air carrier for transportation.	(2) Il est interdit au transporteur aérien de sciemment permettre à une personne de transporter une substance explosive, autre que des munitions, ou un engin incendiaire à bord d'un aéronef à moins qu'elle ne l'ait avisé avant que la substance explosive ou l'engin incendiaire arrivent à l'aérodrome où ils seront acceptés par lui pour le transport.	Transport de substances explosives et d'engins incendiaires
Transport of unloaded firearms	485. An air carrier must not knowingly allow a person to transport an unloaded firearm on board an aircraft unless the person has declared to the air carrier that the firearm is unloaded.	485. Il est interdit au transporteur aérien de sciemment permettre à une personne de transporter une arme à feu non chargée à bord d'un aéronef à moins qu'elle ne lui ait déclaré que l'arme à feu n'est pas chargée.	Transport d'armes à feu non chargées
Storage of unloaded firearms	486. An air carrier that transports an unloaded firearm on board an aircraft must store the firearm so that it is not accessible to any person on board the aircraft other than crew members.	486. Le transporteur aérien qui transporte une arme à feu non chargée à bord d'un aéronef la range de façon qu'elle ne soit accessible qu'aux membres d'équipage.	Rangement d'armes à feu non chargées
Provision of alcoholic beverages	487. An air carrier must not provide any alcoholic beverage to a person who carries or has access to a firearm on board an aircraft.	487. Il est interdit au transporteur aérien de fournir des boissons alcoolisées à toute personne qui a en sa possession une arme à feu, ou qui y a accès, à bord d'un aéronef.	Boissons alcoolisées fournies
Authorizations for peace officers	<p>488. An air carrier may authorize a peace officer to carry or have access to an unloaded firearm on board an aircraft if</p> <p>(a) the peace officer, while in the performance of the officer's duties, requires access to the firearm immediately before, during or immediately after the flight;</p> <p>(b) the peace officer informs the air carrier, at least two hours before the aircraft leaves the aerodrome or, in an emergency, as soon as feasible before the departure of the flight, that a firearm will be on board;</p> <p>(c) the peace officer shows a representative of the air carrier identification, issued by the organization employing the officer, that displays a photograph depicting a frontal view of the officer's face, the signature of the officer and the signature of an authorized representative of the organization employing the officer;</p> <p>(d) the peace officer completes the form used by the air carrier to authorize the carriage of a firearm on board an aircraft; and</p> <p>(e) the air carrier verifies the identification referred to in paragraph (c)</p> <p>(i) before the peace officer enters a restricted area from which the officer may board the aircraft, or</p> <p>(ii) before the peace officer boards the aircraft, if the aerodrome does not have a restricted area from which the officer may board the aircraft.</p>	<p>488. Le transporteur aérien peut permettre à un agent de la paix d'avoir en sa possession une arme à feu non chargée ou d'y avoir accès, à bord d'un aéronef, si les conditions suivantes sont réunies :</p> <p>a) l'agent a besoin, dans l'exercice de ses fonctions, d'avoir accès à l'arme à feu immédiatement avant, pendant ou immédiatement après le vol;</p> <p>b) il avise le transporteur aérien au moins deux heures avant que l'aéronef quitte l'aérodrome ou, dans un cas d'urgence, le plus tôt possible avant le départ du vol, qu'il y aura une arme à feu à bord;</p> <p>c) il présente au représentant du transporteur aérien une pièce d'identité délivrée par l'organisme qui l'emploie, sur laquelle figurent une photographie de son visage vu de face et sa signature et celle d'un représentant autorisé de l'organisme qui l'emploie;</p> <p>d) il remplit le formulaire utilisé par le transporteur aérien pour autoriser la possession d'armes à feu à bord d'un aéronef;</p> <p>e) le transporteur aérien vérifie la pièce d'identité visée à l'alinéa c) avant que l'agent, selon le cas :</p> <p>(i) entre dans une zone réglementée de laquelle il peut monter à bord de l'aéronef,</p> <p>(ii) monte à bord de l'aéronef, si l'aérodrome ne comporte pas une zone réglementée de laquelle il peut monter à bord de l'aéronef.</p>	Autorisation de l'agent de la paix

Requirement to inform	<p>489. (1) If a peace officer needs to carry or have access to a firearm on board an aircraft, the air carrier must, before departure,</p> <p>(a) inform the pilot-in-command of the aircraft by means of the form referred to in paragraph 488(d); and</p> <p>(b) subject to subsection (2), inform the screening authority, the crew members assigned to the flight or the aircraft and any other peace officer on board the aircraft.</p>	<p>489. (1) Lorsqu'un agent de la paix a besoin d'avoir en sa possession une arme à feu ou d'y avoir accès, à bord d'un aéronef, le transporteur aérien en avise, avant le départ du vol, les personnes suivantes :</p> <p>a) le commandant de bord de l'aéronef, au moyen du formulaire visé à l'alinéa 488d);</p> <p>b) sous réserve du paragraphe (2), l'administration de contrôle, les membres d'équipage affectés au vol ou à l'aéronef et tout autre agent de la paix à bord de l'aéronef.</p>	Exigence de renseignement
Undercover operations	<p>(2) If a peace officer who is carrying or has access to a firearm on board an aircraft is engaged in an undercover operation and requests that the air carrier not reveal the officer's presence to any person on board the aircraft other than the pilot-in-command, the air carrier must not reveal the presence of the peace officer.</p>	<p>(2) Lorsqu'un agent de la paix qui a en sa possession une arme à feu ou qui y a accès, à bord d'un aéronef, participe à une opération secrète et qu'il lui demande de ne révéler sa présence qu'au commandant de bord de l'aéronef, le transporteur aérien acquiesce à cette demande.</p>	Opérations secrètes
Unloaded firearm authorizations — air carriers	<p>490. (1) An air carrier may authorize the following persons to carry or have access to an unloaded firearm on board an aircraft if the firearm is necessary for survival purposes:</p> <p>(a) the pilot-in-command of the aircraft; and</p> <p>(b) an employee of a federal or provincial department or agency who is engaged in wildlife control.</p>	<p>490. (1) Le transporteur aérien peut permettre aux personnes ci-après d'avoir en leur possession une arme à feu non chargée ou d'y avoir accès, à bord d'un aéronef, si celle-ci est nécessaire à la survie :</p> <p>a) le commandant de bord de l'aéronef;</p> <p>b) un employé d'un ministère ou organisme fédéral ou provincial qui s'occupe du contrôle de la faune.</p>	Autorisation pour arme à feu non chargée — transporteurs aériens
Unloaded firearm authorizations — other operators	<p>(2) An operator of an aircraft, other than an air carrier, may authorize the pilot-in-command of the aircraft to carry or have access to an unloaded firearm and ammunition on board the aircraft if the firearm and ammunition are necessary for survival purposes.</p>	<p>(2) L'utilisateur d'un aéronef, autre qu'un transporteur aérien, peut permettre au commandant de bord de l'aéronef d'avoir en sa possession une arme à feu non chargée et des munitions ou d'y avoir accès, à bord de l'aéronef, si l'arme et les munitions sont nécessaires à la survie.</p>	Autorisation pour arme à feu non chargée — utilisateur d'aéronef
PERSONS IN THE CUSTODY OF AN ESCORT OFFICER		PERSONNES SOUS LA GARDE D'UN AGENT D'ESCORTE	
Definition of "organization responsible for the person in custody"	<p>491. (1) In this section, "organization responsible for the person in custody" does not include a person or an organization that provides escort officer services under a contract for remuneration.</p>	<p>491. (1) Dans le présent article, « organisme responsable de la personne sous garde » exclut la personne ou l'organisme qui fournit des services d'agent d'escorte en vertu d'un contrat contre rémunération.</p>	Définition de « organisme responsable de la personne sous garde »
Air carrier conditions	<p>(2) An air carrier must not transport a person in the custody of an escort officer on board an aircraft unless</p> <p>(a) the organization responsible for the person in custody has provided the air carrier with a written confirmation that the organization has assessed the pertinent facts and determined whether the person in custody is a maximum, medium or minimum risk to the safety of the travelling public and the operations of the air carrier and aerodrome;</p> <p>(b) the air carrier and the organization responsible for escorting the person in custody have agreed on the number of escort officers necessary to escort that person, which number must be at least</p> <p>(i) two escort officers to escort each person who is a maximum risk,</p> <p>(ii) one escort officer to escort each person who is a medium risk, and</p> <p>(iii) one escort officer to escort not more than two persons who are a minimum risk;</p>	<p>(2) Il est interdit au transporteur aérien de transporter une personne sous la garde d'un agent d'escorte, à bord d'un aéronef, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :</p> <p>a) l'organisme responsable de la personne sous garde lui a fourni une confirmation écrite indiquant qu'il a évalué les faits pertinents et qu'il a établi que la personne sous garde représente un niveau de risque maximal, moyen ou minime pour la sécurité du public voyageur et des opérations du transporteur aérien et de l'aérodrome;</p> <p>b) le transporteur aérien et l'organisme responsable de faire escorter la personne ont convenu du nombre d'agents d'escorte nécessaire pour l'escorter, lequel correspond à ce qui suit :</p> <p>(i) au moins deux agents d'escorte par personne qui représente un niveau de risque maximal,</p> <p>(ii) au moins un agent d'escorte par personne qui représente un niveau de risque moyen,</p> <p>(iii) au moins un agent d'escorte pour au plus deux personnes qui représentent un niveau de risque minime;</p>	Conditions — transporteur aérien

- (c) the person in custody is escorted by the agreed number of escort officers;
- (d) the organization responsible for the person in custody has given a written notice to the air carrier at least two hours or, in an emergency, as soon as feasible before the departure of the flight, stating
 - (i) the identity of each escort officer and the person in custody and the reasons why the person requires an escort,
 - (ii) the level of risk that the person in custody represents to the safety of the public, and
 - (iii) the flight on which the person in custody will be transported;
- (e) each escort officer shows a representative of the air carrier identification, issued by the organization responsible for the person in custody or the organization employing the officer, that displays a photograph depicting a frontal view of the officer's face, the signature of the officer and the signature of an authorized representative of the organization employing the officer;
- (f) an escort officer completes the form used by the air carrier to authorize the transportation of a person in custody; and
- (g) the air carrier verifies the identification referred to in paragraph (e)

- (i) before the escort officer enters a restricted area from which the escort officer may board the aircraft, or
- (ii) before the escort officer boards the aircraft, if the aerodrome does not have a restricted area from which the escort officer may board the aircraft.

Escort officer conditions

- (3) An escort officer must not escort a person in custody on board an aircraft unless the escort officer
- (a) provides the operator of the aerodrome with a copy of the written notice referred to in paragraph (2)(d) at least two hours or, in an emergency, as soon as feasible before the departure of the flight; and
 - (b) shows a representative of the air carrier the identification referred to in paragraph (2)(e).

Transport of more than one person in custody

- (4) An air carrier that transports a person in custody who is a maximum risk to the public must not transport any other person in custody on board the aircraft.

Peace officer duties

- 492.** (1) An escort officer who is a peace officer and who escorts a person in custody during a flight must
- (a) remain with the person at all times;
 - (b) immediately before boarding the aircraft, search the person and the person's carry-on baggage for weapons or other items that could be used to jeopardize flight safety;
 - (c) search the area surrounding the aircraft seat assigned to the person for weapons or other items that could be used to jeopardize flight safety; and
 - (d) carry restraining devices that can be used to restrain the person, if necessary.

- c) la personne sous garde est escortée par le nombre convenu d'agents d'escorte;
- d) l'organisme responsable de la personne sous garde a donné au transporteur aérien, au moins deux heures avant le départ du vol ou, dans un cas d'urgence, aussitôt que possible avant le départ du vol, un avis écrit où figurent :
 - (i) l'identité de chaque agent d'escorte et de la personne sous garde, ainsi que les raisons pour lesquelles elle doit être escortée,
 - (ii) le niveau de risque que la personne sous garde représente pour la sécurité du public,
 - (iii) le vol à bord duquel elle sera transportée;
- e) chaque agent d'escorte présente au représentant du transporteur aérien une pièce d'identité délivrée par l'organisme responsable de la personne sous garde ou l'organisme qui l'emploie, sur laquelle figurent une photographie de son visage vu de face et sa signature et celle du représentant autorisé de l'organisme qui l'emploie;
- f) un agent d'escorte remplit le formulaire utilisé par le transporteur aérien pour autoriser le transport d'une personne sous garde;
- g) le transporteur aérien vérifie la pièce d'identité visée à l'alinéa e) avant que l'agent, selon le cas :

- (i) entre dans une zone réglementée de laquelle il peut monter à bord de l'aéronef,
- (ii) monte à bord de l'aéronef, lorsque l'aérodrome n'a pas une zone réglementée de laquelle il peut monter à bord de l'aéronef.

- (3) Il est interdit à l'agent d'escorte d'escorter une personne sous garde à bord d'un aéronef à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) il fournit à l'exploitant de l'aérodrome, au moins deux heures avant le départ du vol ou, dans un cas d'urgence, aussitôt que possible avant le départ du vol, une copie de l'avis écrit visé à l'alinéa (2)d);
- b) il présente au représentant du transporteur aérien la pièce d'identité visée à l'alinéa (2)e).

- (4) Il est interdit au transporteur aérien qui transporte une personne sous garde représentant un risque maximal pour le public de transporter toute autre personne sous garde à bord de l'aéronef.

- 492.** (1) L'agent d'escorte qui est un agent de la paix et qui escorte une personne sous garde durant un vol est tenu :

- a) de demeurer en tout temps aux côtés de cette personne;
- b) immédiatement avant de monter à bord de l'aéronef, d'effectuer une fouille de la personne et de ses bagages de cabine à la recherche d'armes ou d'autres articles qui pourraient être utilisés pour compromettre la sécurité du vol;
- c) dans les environs du siège assigné à la personne, d'effectuer une fouille à la recherche d'armes ou d'autres articles qui pourraient être utilisés pour compromettre la sécurité du vol;

Conditions — agent d'escorte

Transport de plus d'une personne sous garde

Obligations de l'agent de la paix

Air carrier duties	(2) If an escort officer who is not a peace officer escorts a person in custody, the air carrier must, immediately before the person boards the aircraft, cause the person and their carry-on baggage to be screened for weapons or other items that could be used to jeopardize flight safety.	d) de garder en sa possession des dispositifs de contention pouvant être utilisés pour retenir la personne, au besoin.	Obligations du transporteur aérien
Escort officer duties	(3) An escort officer who is not a peace officer and who escorts a person in custody during a flight must (a) remain with the person at all times; (b) ensure that a screening of the person and the person's carry-on baggage for weapons or other items that could be used to jeopardize flight safety is carried out (i) before the escort officer and the person enter a restricted area from which they may board the aircraft, or (ii) before the escort officer and the person board the aircraft, if the aerodrome does not have a restricted area from which they may board the aircraft; (c) search the area surrounding the aircraft seat assigned to the person in custody for weapons or other items that could be used to jeopardize flight safety; and (d) carry restraining devices that can be used to restrain the person, if necessary.	(2) Lorsque l'agent d'escorte qui escorte une personne sous garde n'est pas un agent de la paix, le transporteur aérien fait effectuer, immédiatement avant que la personne monte à bord de l'aéronef, un contrôle de la personne sous garde et de ses bagages de cabine à la recherche d'armes ou d'autres articles qui pourraient être utilisés pour compromettre la sécurité du vol. (3) L'agent d'escorte qui n'est pas un agent de la paix et qui escorte une personne sous garde durant un vol est tenu : a) de demeurer en tout temps aux côtés de cette personne; b) de veiller à ce qu'un contrôle de la personne et de ses bagages de cabine soit effectué à la recherche d'armes ou d'autres articles qui pourraient être utilisés pour compromettre la sécurité du vol, avant que la personne et lui : (i) entrent dans une zone réglementée de laquelle ils peuvent monter à bord de l'aéronef, (ii) montent à bord de l'aéronef, si l'aérodrome n'a pas une zone réglementée de laquelle ils peuvent monter à bord de l'aéronef; c) dans les environs du siège assigné à la personne sous sa garde, d'effectuer une fouille à la recherche d'armes ou d'autres articles qui pourraient être utilisés pour compromettre la sécurité du vol; d) de garder en sa possession des dispositifs de contention pouvant être utilisés pour retenir la personne, au besoin.	Obligations de l'agent d'escorte
Consumption of alcoholic beverages	493. A person in custody and the escort officer who is escorting the person must not consume any alcoholic beverage on board an aircraft.	493. Il est interdit à toute personne sous garde et à l'agent d'escorte qui l'escorte de consommer des boissons alcoolisées à bord d'un aéronef.	Consommation de boissons alcoolisées
Provision of alcoholic beverages	494. An air carrier must not provide any alcoholic beverage to a person in custody or to an escort officer who is escorting the person on board an aircraft.	494. Il est interdit au transporteur aérien de fournir des boissons alcoolisées à une personne sous garde ou à l'agent d'escorte qui l'escorte à bord d'un aéronef.	Boissons alcoolisées fournies
Seating of persons in custody	495. An air carrier must not allow a person in custody on board an aircraft to be seated next to an exit.	495. Il est interdit au transporteur aérien de permettre à une personne sous garde d'occuper un siège situé à côté d'une sortie de l'aéronef.	Où asseoir une personne sous garde
THREAT RESPONSE AND INFORMATION REPORTING		INTERVENTION À LA SUITE DE MENACES ET RAPPORT DE RENSEIGNEMENTS	
<i>Threat Response</i>		<i>Intervention à la suite de menaces</i>	
Threat to aircraft — air carriers	496. (1) An air carrier that is made aware of a threat against an aircraft or a flight must immediately determine whether there is a specific threat that jeopardizes the security of the aircraft or flight.	496. (1) Le transporteur aérien qui est avisé d'une menace contre un aéronef ou un vol établit immédiatement s'il y a une menace précise qui compromet la sûreté de l'aéronef ou du vol.	Menace contre un aéronef — transporteur aérien
Threat to aircraft — other operators	(2) An operator of an aircraft, other than an air carrier, who is made aware of a threat against an aircraft or a flight must immediately determine whether the threat jeopardizes the security of the aircraft or flight.	(2) L'utilisateur d'un aéronef, autre qu'un transporteur aérien, qui est avisé d'une menace contre un aéronef ou un vol établit immédiatement s'il s'agit d'une menace qui compromet la sûreté de l'aéronef ou du vol.	Menace contre un aéronef — autre utilisateur
Specific threat to aircraft — air carriers	497. (1) An air carrier that determines that there is a specific threat that jeopardizes the security of an aircraft or flight must immediately take all of the measures necessary to ensure the safety of the	497. (1) Le transporteur aérien qui établit qu'il y a une menace précise qui compromet la sûreté d'un aéronef ou d'un vol prend immédiatement toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de	Menace précise contre un aéronef — transporteur aérien

aircraft and the passengers and crew on board the aircraft, including

- (a) informing the pilot-in-command, the crew members assigned to the aircraft or flight, the operator of the aerodrome and the appropriate police service of the nature of the threat;
- (b) if the aircraft is on the ground, moving it to a place of safety at the aerodrome according to the directions of the operator of the aerodrome; and
- (c) inspecting the aircraft and causing a screening of the passengers and goods on board the aircraft to be carried out, unless the inspection and screening are likely to jeopardize the safety of the passengers and crew members.

Specific threat to aircraft — other operators

(2) An operator of an aircraft, other than an air carrier, who determines that there is a threat that jeopardizes the security of an aircraft or flight must immediately take all of the measures necessary to ensure the safety of the aircraft and the passengers and crew on board the aircraft, including

- (a) informing the pilot-in-command, the crew members assigned to the aircraft or flight, the operator of the aerodrome and the appropriate police service of the nature of the threat;
- (b) if the aircraft is on the ground, moving it to a place of safety at the aerodrome according to the directions of the operator of the aerodrome; and
- (c) inspecting the aircraft and causing a search of the passengers and goods on board the aircraft to be carried out, unless the inspection and search are likely to jeopardize the safety of the passengers and crew members.

Aircraft on ground

(3) If the aircraft is on the ground, the pilot-in-command must comply with any direction given by the operator of the aerodrome under paragraph (1)(b) or (2)(b) or by a member of the appropriate police service, unless complying with the direction is likely to jeopardize the safety of the passengers and crew members.

Threat to facility or aerodrome — air carriers

498. (1) An air carrier that is made aware of a threat against an aviation facility, or a part of an aerodrome, that is under its control must immediately determine whether there is a specific threat that jeopardizes the security of the facility or that part of the aerodrome.

Threat to facility or aerodrome — other operators

(2) An operator of an aircraft, other than an air carrier, who is made aware of a threat against an aviation facility, or a part of an aerodrome, that is under its control must immediately determine whether the threat jeopardizes the security of the facility or that part of the aerodrome.

Specific threat to facility or aerodrome — air carriers

499. (1) An air carrier that determines that there is a specific threat that jeopardizes the security of an aviation facility, or a part of an aerodrome, that is under its control must immediately take all of the measures necessary to ensure the safety of the facility or that part of the aerodrome and the safety of persons at the facility or that part of the aerodrome, including informing the operator of the aerodrome and the appropriate police service of the nature of the threat.

l'aéronef, des passagers et des membres d'équipage à bord de l'aéronef, notamment :

- a) aviser le commandant de bord, les membres d'équipage affectés à l'aéronef ou au vol, l'exploitant de l'aérodrome et le corps policier compétent de la nature de la menace;
- b) si l'aéronef est au sol, le déplacer pour le mettre à un endroit sûr de l'aérodrome selon les instructions de l'exploitant de l'aérodrome;
- c) inspecter l'aéronef et faire effectuer le contrôle des passagers et des biens à son bord, à moins que l'inspection et le contrôle ne risquent de compromettre la sécurité des passagers et des membres d'équipage.

(2) L'utilisateur d'un aéronef, autre qu'un transporteur aérien, qui établit qu'il y a une menace qui compromet la sûreté d'un aéronef ou d'un vol prend immédiatement toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de l'aéronef, des passagers et des membres d'équipage à bord de l'aéronef, notamment :

- a) aviser le commandant de bord, les membres d'équipage affectés à l'aéronef ou au vol, l'exploitant de l'aérodrome et le corps policier compétent de la nature de la menace;
- b) dans le cas où l'aéronef est au sol, le déplacer pour le mettre à un endroit sûr de l'aérodrome selon les instructions de l'exploitant de l'aérodrome;
- c) inspecter l'aéronef et faire effectuer la fouille des passagers et des biens à son bord, à moins que l'inspection et la fouille ne risquent de compromettre la sécurité des passagers et des membres d'équipage.

(3) Si l'aéronef est au sol, le commandant de bord se conforme aux instructions données par l'exploitant de l'aérodrome en application des alinéas (1)b) ou (2)b) ou d'un membre du corps policier compétent, à moins que le fait de se conformer aux instructions ne risque de compromettre la sécurité des passagers et des membres d'équipage.

498. (1) Le transporteur aérien qui est avisé d'une menace contre une installation aéronautique, ou une partie d'un aérodrome, dont il est responsable établit immédiatement s'il y a une menace précise qui compromet la sûreté de cette installation ou de cette partie de l'aérodrome.

(2) L'utilisateur d'un aéronef, autre qu'un transporteur aérien, qui est avisé d'une menace contre une installation aéronautique, ou une partie d'un aérodrome, dont il est responsable établit immédiatement s'il s'agit d'une menace qui compromet la sûreté de cette installation ou de cette partie de l'aérodrome.

499. (1) Le transporteur aérien qui établit qu'il y a une menace précise qui compromet la sûreté d'une installation aéronautique, ou d'une partie d'un aérodrome, dont il est responsable prend immédiatement toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de cette installation ou de cette partie de l'aérodrome et des personnes qui s'y trouvent, notamment aviser l'exploitant de l'aérodrome et le corps policier compétent de la nature de la menace.

Menace précise contre un aéronef — autre utilisateur

Aéronef au sol

Menace contre une installation — transporteur aérien

Menace contre une installation — autre utilisateur

Menace précise contre une installation — transporteur aérien

Threat to facility or aerodrome — other operators

(2) An operator of an aircraft, other than an air carrier, who determines that there is a threat that jeopardizes the security of an aviation facility, or a part of an aerodrome, that is under its control must immediately take all of the measures necessary to ensure the safety of the facility or that part of the aerodrome and the safety of persons at the facility or that part of the aerodrome, including informing the operator of the aerodrome and the appropriate police service of the threat.

(2) L'utilisateur d'un aéronef, autre qu'un transporteur aérien, qui établit qu'il y a une menace qui compromet la sûreté d'une installation aéronautique, ou d'une partie d'un aéroport, dont il est responsable prend immédiatement toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de cette installation ou de cette partie de l'aéroport et des personnes qui s'y trouvent, notamment aviser l'exploitant de l'aéroport et le corps policier compétent de la menace.

Menace contre une installation — autre utilisateur

Reporting of Security Incidents

Notification of Minister

500. (1) An air carrier must immediately notify the Minister when any of the following incidents occur:

- (a) the hijacking or attempted hijacking of an aircraft;
- (b) the discovery, on board an aircraft, of a weapon, other than an unloaded firearm that the air carrier authorized under section 488 or subsection 490(1);
- (c) the discovery, on board an aircraft, of an explosive substance or an incendiary device for which there was no notice in accordance with subsection 50(3);
- (d) an explosion on an aircraft, unless the explosion is known to be the result of an accident;
- (e) a specific threat against an aircraft, flight, or part of an aerodrome or other aviation facility, that is under the air carrier's control; and
- (f) an aviation security incident that involves a peace officer in any part of an aerodrome that is under the air carrier's control.

Rapports d'incidents de sûreté

500. (1) Le transporteur aérien avise immédiatement le ministre lorsque survient l'un des incidents suivants :

- a) un détournement ou une tentative de détournement d'aéronef;
- b) la découverte, à bord d'un aéronef, d'une arme, sauf une arme à feu non chargée que le transporteur aérien a autorisée en vertu de l'article 488 ou du paragraphe 490(1);
- c) la découverte, à bord d'un aéronef, d'une substance explosive ou d'un engin incendiaire à l'égard desquels le transporteur aérien n'a pas été avisé conformément au paragraphe 50(3);
- d) une explosion dans un aéronef, sauf si l'explosion est reconnue comme étant le résultat d'un accident;
- e) une menace précise contre un aéronef, un vol ou une partie d'un aéroport ou d'une autre installation aéronautique dont il est responsable;
- f) un incident visant la sûreté aérienne qui comporte la participation d'un agent de la paix dans une partie d'un aéroport dont le transporteur est responsable.

Avis au ministre

Notification of operators of aerodromes

(2) An air carrier must immediately notify the operator of an aerodrome when a weapon, other than a firearm permitted under subsection 48(2), is detected in any part of the aerodrome that is under the air carrier's control.

(2) Le transporteur aérien avise immédiatement l'exploitant d'un aéroport lorsqu'une arme, autre qu'une arme à feu permise en vertu du paragraphe 48(2), est détectée dans une partie de l'aéroport dont il est responsable.

Avis à l'exploitant de l'aéroport

Security Information

Provision to Minister

501. An air carrier must provide the Minister, on reasonable notice given by the Minister, with written or electronic records or other information relevant to the security of its operations, including

- (a) information concerning the method of implementing a security measure, emergency direction or interim order that applies to the air carrier; and
- (b) a description of the nature of the operations related to a particular flight and the services provided in respect of the flight.

Renseignements relatifs à la sûreté

501. Le transporteur aérien fournit au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci, des renseignements écrits ou électroniques, ou tout autre renseignement relatif à la sûreté de ses opérations, notamment :

- a) des renseignements sur le mode de mise en œuvre des mesures de sûreté, des directives d'urgence et des arrêtés d'urgence qui s'appliquent au transporteur aérien;
- b) une description de la nature des opérations liées à un vol particulier et des services fournis à l'égard de ce vol.

Renseignements fournis au ministre

Duty of service providers

502. A person who provides a service to an air carrier and, a person who provides a service related to the transportation of accepted cargo or mail by air, must provide the Minister, on reasonable notice given by the Minister, with written or electronic records or other information relevant to the security of the air carrier's operations, including

- (a) information concerning the method of implementing a security measure, emergency

502. Les personnes qui fournissent des services à un transporteur aérien et celles qui fournissent des services liés au transport aérien de fret accepté ou de courrier fournissent au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci, des renseignements écrits ou électroniques, ou tout autre renseignement relatif à la sûreté des opérations du transporteur aérien, notamment :

- a) des renseignements sur le mode de mise en œuvre des mesures de sûreté, des directives

Obligation des fournisseurs de services

direction or interim order that applies to that person; and
b) a description of the nature of the operations related to a particular flight and the services provided in respect of the flight.
 [503 to 512 reserved]

d'urgence et des arrêtés d'urgence qui s'appliquent à ces personnes;
b) une description de la nature des opérations liées à un vol particulier et des services fournis à l'égard de ce vol.
 [503 à 512 réservés]

PART 9

PARTIE 9

RESERVED

RÉSERVÉE

[513 to 522 reserved]

[513 à 522 réservés]

PART 10

PARTIE 10

RESERVED

RÉSERVÉE

[523 to 532 reserved]

[523 à 532 réservés]

PART 11

PARTIE 11

RESERVED

RÉSERVÉE

[533 to 542 reserved]

[533 à 542 réservés]

PART 12

PARTIE 12

RESERVED

RÉSERVÉE

[543 to 568 reserved]

[543 à 568 réservés]

PART 13

PARTIE 13

MINISTERIAL POWERS AND DUTIES

POUVOIRS ET OBLIGATIONS DU MINISTRE

OVERVIEW

APERÇU

Part overview

569. This Part sets out ministerial powers and duties that are not set out in any other part.

569. La présente partie prévoit les pouvoirs et les obligations du ministre qui ne sont pas prévus dans les autres parties.

Aperçu de la partie

IDENTITY VERIFICATION SYSTEM

SYSTÈME DE VÉRIFICATION DE L'IDENTITÉ

Disclosure of information

570. The Minister is authorized to disclose to CATSA or the operator of an aerodrome any information that is necessary for the proper operation of the identity verification system referred to in section 26.

570. Le ministre est autorisé à communiquer à l'ACSTA ou à l'exploitant d'un aéroport tout renseignement nécessaire au bon fonctionnement du système de vérification de l'identité visé à l'article 26.

Communication de renseignements

Deactivation request

571. (1) The Minister must ask CATSA to deactivate a restricted area identity card if
a) the Minister is notified under section 120 or 280; or
b) the security clearance of the person to whom the card has been issued is suspended or cancelled.

571. (1) Le ministre demande à l'ACSTA de désactiver une carte d'identité de zone réglementée si, selon le cas :
a) il est avisé conformément à l'article 120 ou 280;
b) l'habilitation de sécurité du titulaire de la carte a été suspendue ou annulée.

Demande de désactivation

Prohibition

(2) The Minister must not ask CATSA to deactivate a restricted area identity card for a reason other than a reason set out in subsection (1).

(2) Il est interdit au ministre de demander à l'ACSTA de désactiver une carte d'identité de zone réglementée pour toute raison autre que celles prévues au paragraphe (1).

Interdiction

[572 to 577 reserved]

[572 à 577 réservés]

PART 14

DESIGNATED PROVISIONS

OVERVIEW

Part overview **578.** This Part allows the enforcement, by means of administrative monetary penalties, of

- (a) the aviation security provisions of the Act that are set out in Schedule 4;
- (b) the provisions of these Regulations that are set out in Schedule 5; and
- (c) the provisions of any security measure.

DESIGNATED PROVISIONS

Designated provisions **579.** (1) A provision set out in column 1 of Schedule 4 or 5 is designated as a provision the contravention of which may be dealt with under and in accordance with the procedure set out in sections 7.7 to 8.2 of the Act.

Maximum amounts (2) The amount set out in column 2 or column 3 of Schedule 4 or 5 is prescribed as the maximum amount payable by an individual or corporation, as the case may be, in respect of a contravention of the provision set out in column 1.

Designation of security measure provisions **580.** (1) The provisions of a security measure are designated as provisions the contravention of which may be dealt with under and in accordance with the procedure set out in sections 7.7 to 8.2 of the Act.

Maximum amounts (2) The maximum amount payable in respect of a contravention of a designated provision referred to in subsection (1) is

- (a) \$5,000, in the case of an individual; and
- (b) \$25,000, in the case of a corporation.

NOTICE OF CONTRAVENTION

Notice requirements **581.** A notice referred to in subsection 7.7(1) of the Act must specify

- (a) the particulars of the alleged contravention;
- (b) 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;
- (c) 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;
- (d) 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

PARTIE 14

TEXTES DÉSIGNÉS

APERÇU

Aperçu de la partie **578.** La présente partie permet l'application par des sanctions administratives pécuniaires :

- a) des dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne indiquées à l'annexe 4;
- b) des dispositions du présent règlement indiquées à l'annexe 5;
- c) des dispositions de toute mesure de sûreté.

TEXTES DÉSIGNÉS

Textes désignés **579.** (1) Les textes désignés indiqués dans la colonne 1 des annexes 4 ou 5 sont désignés comme textes d'application dont la transgression est traitée conformément à la procédure prévue aux articles 7.7 à 8.2 de la Loi.

(2) Les montants indiqués dans les colonnes 2 et 3 des annexes 4 ou 5 représentent les montants maximaux à payer par une personne physique ou une personne morale, selon le cas, au titre d'une contravention aux textes désignés figurant dans la colonne 1.

Montants maximaux

580. (1) Les dispositions de toute mesure de sûreté sont désignées comme dispositions dont la transgression est traitée conformément à la procédure prévue aux articles 7.7 à 8.2 de la Loi.

Désignation des dispositions des mesures de sûreté

(2) Le montant maximal à payer au titre d'une contravention à un texte désigné en vertu du paragraphe (1) est :

- a) de 5 000 \$, dans le cas d'une personne physique;
- b) de 25 000 \$, dans le cas d'une personne morale.

Montants maximaux

AVIS DE CONTRAVENTION

581. L'avis visé au paragraphe 7.7(1) de la Loi indique les renseignements suivants :

Exigences de l'avis

- a) une description des faits reprochés;
- b) un énoncé indiquant 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;
- c) un énoncé indiquant 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;
- d) un énoncé indiquant 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;

(e) 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.

e) un énoncé indiquant 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.

PART 15

PARTIE 15

**CONSEQUENTIAL AMENDMENTS,
TRANSITIONAL PROVISIONS, REPEAL
AND COMING INTO FORCE**

**MODIFICATIONS CORRÉLATIVES,
DISPOSITIONS TRANSITOIRES,
ABROGATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR**

**CONSEQUENTIAL AMENDMENTS TO THE
DESIGNATED PROVISIONS REGULATIONS**

**MODIFICATIONS CORRÉLATIVES AU
RÈGLEMENT SUR LES TEXTES DÉSIGNÉS**

Repeal —
Section 3

582. Section 3 of the *Designated Provisions Regulations*¹ is repealed.

582. L'article 3 du *Règlement sur les textes désignés*¹ est abrogé.

Abrogation —
article 3

Repeal —
Schedule 2

583. Schedule 2 to the Regulations is repealed.

583. L'annexe 2 du même règlement est abrogée.

Abrogation —
annexe 2

Repeal —
Schedule 4

584. Schedule 4 to the Regulations is repealed.

584. L'annexe 4 du même règlement est abrogée.

Abrogation —
annexe 4

TRANSITIONAL AMENDMENTS

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Operators of
class 1
aerodromes

585. (1) The following provisions do not apply to the operator of an aerodrome listed in Schedule 1 until the day that is four months after the day on which these Regulations come into force:

585. (1) Les dispositions ci-après ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome énuméré à l'annexe 1 qu'à compter de l'expiration des quatre mois suivant la date de l'entrée en vigueur du présent règlement :

Exploitants
d'aérodromes
de catégorie 1

- (a) section 82;
- (b) subsection 155(1) and paragraphs 155(2)(a) to (e) and (g) to (n);
- (c) section 169; and
- (d) subsection 175(1).

- a) l'article 82;
- b) le paragraphe 155(1) et les alinéas 155(2)a) à e) et g) à n);
- c) l'article 169;
- d) le paragraphe 175(1).

Primary
security line
partners at
class 1
aerodromes

(2) The following provisions do not apply to a primary security line partner at an aerodrome listed in Schedule 1 until the day that is four months after the day on which these Regulations come into force:

(2) Les dispositions ci-après ne s'appliquent au partenaire de la première ligne de sûreté à un aérodrome énuméré à l'annexe 1 qu'à compter de l'expiration des quatre mois suivant la date de l'entrée en vigueur du présent règlement :

Partenaires de
la première
ligne de sûreté
aux aérodromes
de catégorie 1

- (a) section 84;
- (b) section 197;
- (c) section 203; and
- (d) sections 206 and 207.

- a) l'article 84;
- b) l'article 197;
- c) l'article 203;
- d) les articles 206 et 207.

Operators of
class 2
aerodromes

586. (1) The following provisions do not apply to the operator of an aerodrome listed in Schedule 2 until the day that is nine months after the day on which these Regulations come into force:

586. (1) Les dispositions ci-après ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome énuméré à l'annexe 2 qu'à compter de l'expiration des neuf mois suivant la date de l'entrée en vigueur du présent règlement :

Exploitants
d'aérodromes
de catégorie 2

- (a) section 242;
- (b) subsection 315(1) and paragraphs 315(2)(a) to (e) and (g) to (n);
- (c) section 329; and
- (d) subsection 335(1).

- a) l'article 242;
- b) le paragraphe 315(1) et les alinéas 315(2)a) à e) et g) à n);
- c) l'article 329;
- d) le paragraphe 335(1).

Primary
security line
partners at
class 2
aerodromes

(2) Section 340 does not apply to a primary security line partner at an aerodrome listed in Schedule 2 until the day that is nine months after the day on which these Regulations come into force.

(2) L'article 340 ne s'applique au partenaire de la première ligne de sûreté à un aérodrome énuméré à l'annexe 2 qu'à compter de l'expiration des neuf mois suivant la date de l'entrée en vigueur du présent règlement.

Partenaires de
la première
ligne de sûreté
aux aérodromes
de catégorie 2

¹ SOR/2000-112

¹ DORS/2000-112

Operators of class 3 aerodromes

587. (1) The following provisions do not apply to the operator of an aerodrome listed in Schedule 3 until the day that is 12 months after the day on which these Regulations come into force:

(a) section 391;
 (b) subsection 417(1) and paragraphs 417(2)(a) to (e) and (g) to (n);
 (c) section 431; and
 (d) subsection 437(1).

587. (1) Les dispositions ci-après ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome énuméré à l'annexe 3 qu'à compter de l'expiration des douze mois suivant la date de l'entrée en vigueur du présent règlement :

- a) l'article 391;
 b) le paragraphe 417(1) et les alinéas 417(2)(a) à e) et g) à n);
 c) l'article 431;
 d) le paragraphe 437(1).

Exploitants d'aérodromes de catégorie 3

Primary security line partners at class 3 aerodromes

(2) Section 442 does not apply to a primary security line partner at an aerodrome listed in Schedule 3 until the day that is 12 months after the day on which these Regulations come into force.

(2) L'article 442 ne s'applique au partenaire de la première ligne de sûreté à un aérodrome énuméré à l'annexe 3 qu'à compter de l'expiration des douze mois suivant la date de l'entrée en vigueur du présent règlement.

Partenaires de la première ligne de sûreté aux aérodromes de catégorie 3

REPEAL

588. The Canadian Aviation Security Regulations² are repealed.

ABROGATION

588. Le Règlement canadien sur la sûreté aérienne² est abrogé.

COMING INTO FORCE

Registration

589. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

ENTRÉE EN VIGUEUR

589. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

Enregistrement

SCHEDULE 1

(Paragraph 2(d) and sections 3, 7, 52, 53, 466, 467, 469 and 585)

CLASS 1 AERODROMES

Name	ICAO Location Indicator
Calgary International	CYYC
Edmonton International	CYEG
Halifax (Robert L. Stanfield International)	CYHZ
Montréal International (Mirabel)	CYMX
Montréal (Montréal — Pierre Elliott Trudeau International)	CYUL
Ottawa (Macdonald-Cartier International)	CYOW
Toronto (Lester B. Pearson International)	CYYZ
Vancouver International	CYVR
Winnipeg (James Armstrong Richardson International)	CYWG

ANNEXE 1

(alinéa 2d) et articles 3, 7, 52, 53, 466, 467, 469 et 585)

AÉRODROMES DE CATÉGORIE 1

Nom	Indicateur d'emplacement de l'OACI
Calgary (aéroport international)	CYYC
Edmonton (aéroport international)	CYEG
Halifax (aéroport international Robert L. Stanfield)	CYHZ
Montréal (aéroport international de Mirabel)	CYMX
Montréal (aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau)	CYUL
Ottawa (aéroport international Macdonald-Cartier)	CYOW
Toronto (aéroport international Lester B. Pearson)	CYYZ
Vancouver (aéroport international)	CYVR
Winnipeg (aéroport international James Armstrong Richardson)	CYWG

SCHEDULE 2

(Paragraph 2(e) and sections 3, 218, 219, 466, 467, 469 and 586)

CLASS 2 AERODROMES

Name	ICAO Location Indicator
Charlottetown	CYYG
Fredericton International	CYFC
Gander International	CYQX
Greater Moncton International	CYQM
Iqaluit	CYFB
Kelowna	CYLW
London	CYXU

ANNEXE 2

(alinéa 2e) et articles 3, 218, 219, 466, 467, 469 et 586)

AÉRODROMES DE CATÉGORIE 2

Nom	Indicateur d'emplacement de l'OACI
Charlottetown	CYYG
Fredericton (aéroport international)	CYFC
Gander (aéroport international)	CYQX
Iqaluit	CYFB
Kelowna	CYLW
London	CYXU
Moncton (aéroport international du Grand)	CYQM

² SOR/2000-111

² DORS/2000-111

SCHEDULE 2 — *Continued*CLASS 2 AERODROMES — *Continued*

Name	ICAO Location Indicator
Prince George	CYXS
Québec (Jean Lesage International)	CYQB
Regina International	CYQR
Saint John	CYSJ
St. John's International	CYYT
Saskatoon (John D. Diefenbaker International)	CYXE
Sudbury	CYSB
Thunder Bay	CYQT
Toronto (Billy Bishop Toronto City)	CYTZ
Victoria International	CYYJ
Whitehorse (Erik Neilsen International)	CYXY
Windsor	CYQG
Yellowknife	CYZF

ANNEXE 2 (*suite*)AÉRODROMES DE CATÉGORIE 2 (*suite*)

Nom	Indicateur d'emplacement de l'OACI
Prince George	CYXS
Québec (aéroport international Jean-Lesage)	CYQB
Regina (aéroport international)	CYQR
Saint John	CYSJ
St. John's (aéroport international)	CYYT
Saskatoon (aéroport international John G. Diefenbaker)	CYXE
Sudbury	CYSB
Thunder Bay	CYQT
Toronto (aéroport de la ville de Toronto — Billy Bishop)	CYTZ
Victoria (aéroport international)	CYYJ
Whitehorse (aéroport international Erik Neilsen)	CYXY
Windsor	CYQG
Yellowknife	CYZF

SCHEDULE 3

(Paragraph 2(f) and sections 367, 368, 466, 467, 469 and 587)

CLASS 3 AERODROMES

Name	ICAO Location Indicator
Abbotsford International	CYXX
Alma	CYTF
Bagotville	CYBG
Baie-Comeau	CYBC
Bathurst	CZBF
Brandon Municipal	CYBR
Campbell River	CYBL
Castlegar (West Kootenay Regional)	CYCG
Charlo	CYCL
Chibougamau/Chapais	CYMT
Churchill Falls	CZUM
Comox	CYQQ
Cranbrook (Canadian Rockies International)	CYXC
Dawson Creek	CYDQ
Deer Lake	CYDF
Fort McMurray	CYMM
Fort St. John	CYXJ
Gaspé	CYGP
Goose Bay	CYYR
Grande Prairie	CYQU
Hamilton (John C. Munro International)	CYHM
Îles-de-la-Madeleine	CYGR
Kamloops	CYKA
Kingston	CYBK
Kitchener/Waterloo Regional	CYKF
Kuujuaq	CYVP
Kuujuarapik	CYGW
La Grande Rivière	CYGL
Lethbridge	CYQL
Lloydminster	CYLL
Lourdes-de-Blanc-Sablon	CYBX
Medicine Hat	CYXH
Mont-Joli	CYYY
Nanaimo	CYCD
North Bay	CYYB
Penticton	CYYF

ANNEXE 3

(alinéa 2f) et articles 367, 368, 466, 467, 469 et 587)

AÉRODROMES DE CATÉGORIE 3

Nom	Indicateur d'emplacement de l'OACI
Abbotsford (aéroport international)	CYXX
Alma	CYTF
Bagotville	CYBG
Baie-Comeau	CYBC
Bathurst	CZBF
Brandon (aéroport municipal)	CYBR
Campbell River	CYBL
Castlegar (aéroport régional de West Kootenay)	CYCG
Charlo	CYCL
Chibougamau/Chapais	CYMT
Churchill Falls	CZUM
Comox	CYQQ
Cranbrook (aéroport international des Rocheuses)	CYXC
Dawson Creek	CYDQ
Deer Lake	CYDF
Fort McMurray	CYMM
Fort St. John	CYXJ
Gaspé	CYGP
Goose Bay	CYYR
Grande Prairie	CYQU
Hamilton (aéroport international John C. Munro)	CYHM
Îles-de-la-Madeleine	CYGR
Kamloops	CYKA
Kingston	CYBK
Kitchener/Waterloo (aéroport régional)	CYKF
Kuujuaq	CYVP
Kuujuarapik	CYGW
La Grande Rivière	CYGL
Lethbridge	CYQL
Lloydminster	CYLL
Lourdes-de-Blanc-Sablon	CYBX
Medicine Hat	CYXH
Mont-Joli	CYYY
Nanaimo	CYCD
North Bay	CYYB
Penticton	CYYF

SCHEDULE 3 — *Continued*CLASS 3 AERODROMES — *Continued*

Name	ICAO Location Indicator
Prince Albert (Glass Field)	CYPA
Prince Rupert	CYPR
Quesnel	CYQZ
Red Deer Regional	CYQF
Rivière-Rouge/Mont-Tremblant International	CYFJ
Roberval	CYRJ
Rouyn-Noranda	CYUY
St. Anthony	CYAY
Saint-Léonard	CYSL
Sandspit	CYZP
Sarnia (Chris Hadfield)	CYZR
Sault Ste. Marie	CYAM
Sept-Îles	CYZV
Smithers	CYD
Stephenville	CYJT
Sydney (J. A. Douglas McCurdy)	CYQY
Terrace	CYXT
Thompson	CYTH
Timmins (Victor M. Power)	CYTS
Toronto/Buttonville Municipal	CYKZ
Val-d'Or	CYVO
Wabush	CYWK
Williams Lake	CYWL
Yarmouth	CYQI

ANNEXE 3 (*suite*)AÉRODROMES DE CATÉGORIE 3 (*suite*)

Nom	Indicateur d'emplacement de l'OACI
Prince Albert (Glass Field)	CYPA
Prince Rupert	CYPR
Quesnel	CYQZ
Red Deer (aéroport régional)	CYQF
Rivière-Rouge/Mont-Tremblant (aéroport international)	CYFJ
Roberval	CYRJ
Rouyn-Noranda	CYUY
St. Anthony	CYAY
Saint-Léonard	CYSL
Sandspit	CYZP
Sarnia (aéroport Chris Hadfield)	CYZR
Sault Ste. Marie	CYAM
Sept-Îles	CYZV
Smithers	CYD
Stephenville	CYJT
Sydney (J. A. Douglas McCurdy)	CYQY
Terrace	CYXT
Thompson	CYTH
Timmins (Victor M. Power)	CYTS
Toronto/Buttonville (aéroport municipal)	CYKZ
Val-d'Or	CYVO
Wabush	CYWK
Williams Lake	CYWL
Yarmouth	CYQI

SCHEDULE 4
(Sections 578 and 579)

DESIGNATED PROVISIONS OF THE ACT

Column 1	Column 2	Column 3
Designated	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Provision	Individual	Corporation
Paragraph 4.85(1)(a)	5,000	
Paragraph 4.85(1)(b)	5,000	
Subsection 4.85(3)	5,000	25,000

ANNEXE 4
(articles 578 et 579)

TEXTES DÉSIGNÉS DE LA LOI

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Texte désigné	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Alinéa 4.85(1)a)	5 000	
Alinéa 4.85(1)b)	5 000	
Paragraphe 4.85(3)	5 000	25 000

SCHEDULE 5
(Sections 578 and 579)

DESIGNATED PROVISIONS OF THESE REGULATIONS

Column 1	Column 2	Column 3
Designated Provision	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
PART 1		
Subsection 6(1)	5,000	
Subsection 6(2)	5,000	25,000
Paragraph 7(a)	3,000	10,000
Paragraph 7(b)	3,000	10,000
Subsection 11(1)	5,000	25,000

ANNEXE 5
(articles 578 et 579)

TEXTES DÉSIGNÉS DU PRÉSENT RÈGLEMENT

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Texte désigné	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
PARTIE 1		
Paragraphe 6(1)	5 000	
Paragraphe 6(2)	5 000	25 000
Alinéa 7a)	3 000	10 000
Alinéa 7b)	3 000	10 000
Paragraphe 11(1)	5 000	25 000

SCHEDULE 5 — *Continued*ANNEXE 5 (*suite*)DESIGNATED PROVISIONS OF
THESE REGULATIONS — *Continued*TEXTES DÉSIGNÉS DU
PRÉSENT RÈGLEMENT (*suite*)

Column 1	Column 2	Column 3	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)		Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation	Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Subsection 11(2)	5,000	25,000	Paragraphe 11(2)	5 000	25 000
Section 15	5,000		Article 15	5 000	
Paragraph 16(a)	5,000	25,000	Alinéa 16a)	5 000	25 000
Paragraph 16(b)	5,000	25,000	Alinéa 16b)	5 000	25 000
Subsection 17(1)	3,000	10,000	Paragraphe 17(1)	3 000	10 000
Subsection 17(3)	3,000	10,000	Paragraphe 17(3)	3 000	10 000
Subsection 17(4)	3,000	10,000	Paragraphe 17(4)	3 000	10 000
Section 18	5,000	25,000	Article 18	5 000	25 000
PART 2			PARTIE 2		
Subsection 26(1)		25,000	Paragraphe 26(1)		25 000
Subsection 26(2)		25,000	Paragraphe 26(2)		25 000
Section 27		25,000	Article 27		25 000
Subsection 28(2)		25,000	Paragraphe 28(2)		25 000
Subsection 29(1)		25,000	Paragraphe 29(1)		25 000
Subsection 29(2)		25,000	Paragraphe 29(2)		25 000
Section 30		25,000	Article 30		25 000
Section 31		25,000	Article 31		25 000
Section 32		25,000	Article 32		25 000
Subsection 33(1)		25,000	Paragraphe 33(1)		25 000
Subsection 33(2)		25,000	Paragraphe 33(2)		25 000
Subsection 33(3)		25,000	Paragraphe 33(3)		25 000
Subsection 33(4)		25,000	Paragraphe 33(4)		25 000
Subsection 34(1)		25,000	Paragraphe 34(1)		25 000
Subsection 34(2)		25,000	Paragraphe 34(2)		25 000
PART 3			PARTIE 3		
Section 47	5,000	25,000	Article 47	5 000	25 000
PART 4			PARTIE 4		
Section 59	5,000	25,000	Article 59	5 000	25 000
Paragraph 60(a)	5,000	25,000	Alinéa 60a)	5 000	25 000
Paragraph 60(b)	5,000	25,000	Alinéa 60b)	5 000	25 000
Section 61	5,000	25,000	Article 61	5 000	25 000
Paragraph 62(a)	5,000	25,000	Alinéa 62a)	5 000	25 000
Paragraph 62(b)	5,000	25,000	Alinéa 62b)	5 000	25 000
Section 63	5,000	25,000	Article 63	5 000	25 000
Section 64	3,000	10,000	Article 64	3 000	10 000
Section 65	3,000	10,000	Article 65	3 000	10 000
Subsection 82(1)	5,000	25,000	Paragraphe 82(1)	5 000	25 000
Subsection 82(2)	5,000	25,000	Paragraphe 82(2)	5 000	25 000
Subsection 84(1)	5,000	25,000	Paragraphe 84(1)	5 000	25 000
Subsection 84(2)	5,000	25,000	Paragraphe 84(2)	5 000	25 000
Subsection 96(1)	5,000	25,000	Paragraphe 96(1)	5 000	25 000
Subsection 96(2)	5,000	25,000	Paragraphe 96(2)	5 000	25 000
Section 97	5,000		Article 97	5 000	
Subsection 98(1)	5,000	25,000	Paragraphe 98(1)	5 000	25 000
Subsection 98(2)	5,000	25,000	Paragraphe 98(2)	5 000	25 000
Subsection 99(1)	5,000	25,000	Paragraphe 99(1)	5 000	25 000
Subsection 99(2)	5,000	25,000	Paragraphe 99(2)	5 000	25 000
Section 100	5,000	25,000	Article 100	5 000	25 000
Section 101	5,000		Article 101	5 000	
Section 102	5,000	25,000	Article 102	5 000	25 000
Section 103	5,000	25,000	Article 103	5 000	25 000
Subsection 104(1)	5,000		Paragraphe 104(1)	5 000	
Subsection 104(2)	5,000	25,000	Paragraphe 104(2)	5 000	25 000
Subsection 108(2)	5,000	25,000	Paragraphe 108(2)	5 000	25 000
Subsection 109(1)	5,000	25,000	Paragraphe 109(1)	5 000	25 000
Subsection 109(4)	5,000	25,000	Paragraphe 109(4)	5 000	25 000
Subsection 110(1)	5,000	25,000	Paragraphe 110(1)	5 000	25 000

SCHEDULE 5 — *Continued*ANNEXE 5 (*suite*)DESIGNATED PROVISIONS OF
THESE REGULATIONS — *Continued*TEXTES DÉSIGNÉS DU
PRÉSENT RÈGLEMENT (*suite*)

Column 1	Column 2	Column 3	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)		Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation	Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Subsection 110(2)	5,000	25,000	Paragraphe 110(2)	5 000	25 000
Section 111	5,000	25,000	Article 111	5 000	25 000
Paragraph 112(a)	5,000	25,000	Alinéa 112a)	5 000	25 000
Paragraph 112(b)	5,000	25,000	Alinéa 112b)	5 000	25 000
Section 113	5,000	25,000	Article 113	5 000	25 000
Section 114	5,000	25,000	Article 114	5 000	25 000
Section 115	5,000	25,000	Article 115	5 000	25 000
Subsection 116(1)	5,000	25,000	Paragraphe 116(1)	5 000	25 000
Subsection 116(2)	5,000	25,000	Paragraphe 116(2)	5 000	25 000
Section 117	5,000	25,000	Article 117	5 000	25 000
Section 118	5,000	25,000	Article 118	5 000	25 000
Subsection 119(1)	5,000	25,000	Paragraphe 119(1)	5 000	25 000
Subsection 119(2)	5,000	25,000	Paragraphe 119(2)	5 000	25 000
Subsection 119(3)	5,000	25,000	Paragraphe 119(3)	5 000	25 000
Section 120	5,000	25,000	Article 120	5 000	25 000
Section 121	5,000	25,000	Article 121	5 000	25 000
Subsection 122(1)	5,000	25,000	Paragraphe 122(1)	5 000	25 000
Subsection 122(2)	5,000	25,000	Paragraphe 122(2)	5 000	25 000
Section 123	5,000	25,000	Article 123	5 000	25 000
Section 124	5,000	25,000	Article 124	5 000	25 000
Section 125	5,000	25,000	Article 125	5 000	25 000
Section 126	5,000	25,000	Article 126	5 000	25 000
Subsection 127(1)	5,000	25,000	Paragraphe 127(1)	5 000	25 000
Subsection 127(2)	5,000	25,000	Paragraphe 127(2)	5 000	25 000
Subsection 127(3)	5,000	25,000	Paragraphe 127(3)	5 000	25 000
Subsection 127(4)	5,000	25,000	Paragraphe 127(4)	5 000	25 000
Section 128	5,000	25,000	Article 128	5 000	25 000
Section 129	5,000		Article 129	5 000	
Subsection 130(1)	5,000		Paragraphe 130(1)	5 000	
Section 131	5,000		Article 131	5 000	
Section 132	5,000	25,000	Article 132	5 000	25 000
Subsection 133(1)	5,000	25,000	Paragraphe 133(1)	5 000	25 000
Subsection 133(2)	5,000	25,000	Paragraphe 133(2)	5 000	25 000
Subsection 133(3)	5,000	25,000	Paragraphe 133(3)	5 000	25 000
Subsection 133(4)	5,000	25,000	Paragraphe 133(4)	5 000	25 000
Section 134	5,000	25,000	Article 134	5 000	25 000
Paragraph 135(1)(a)	5,000		Alinéa 135(1)a)	5 000	
Paragraph 135(1)(b)	5,000		Alinéa 135(1)b)	5 000	
Paragraph 135(1)(c)	5,000	25,000	Alinéa 135(1)c)	5 000	25 000
Paragraph 135(1)(d)	5,000		Alinéa 135(1)d)	5 000	
Paragraph 135(1)(e)	5,000		Alinéa 135(1)e)	5 000	
Paragraph 135(1)(f)	5,000		Alinéa 135(1)f)	5 000	
Paragraph 135(1)(g)	5,000	25,000	Alinéa 135(1)g)	5 000	25 000
Paragraph 135(2)(a)	5,000	25,000	Alinéa 135(2)a)	5 000	25 000
Paragraph 135(2)(b)	5,000		Alinéa 135(2)b)	5 000	
Subsection 136(1)	5,000		Paragraphe 136(1)	5 000	
Subsection 136(2)	5,000	25,000	Paragraphe 136(2)	5 000	25 000
Section 137	5,000	25,000	Article 137	5 000	25 000
Section 138	5,000	25,000	Article 138	5 000	25 000
Subsection 139(1)	5,000		Paragraphe 139(1)	5 000	
Subsection 139(2)	5,000		Paragraphe 139(2)	5 000	
Subsection 140(1)	5,000	25,000	Paragraphe 140(1)	5 000	25 000
Section 141	5,000		Article 141	5 000	
Section 142	5,000	25,000	Article 142	5 000	25 000
Subsection 143(1)	5,000	25,000	Paragraphe 143(1)	5 000	25 000
Subsection 144(1)	5,000	25,000	Paragraphe 144(1)	5 000	25 000
Subsection 144(2)	5,000	25,000	Paragraphe 144(2)	5 000	25 000

SCHEDULE 5 — *Continued*ANNEXE 5 (*suite*)DESIGNATED PROVISIONS OF
THESE REGULATIONS — *Continued*TEXTES DÉSIGNÉS DU
PRÉSENT RÈGLEMENT (*suite*)

Column 1	Column 2	Column 3	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)		Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation	Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Subsection 145(1)	5,000		Paragraphe 145(1)	5 000	
Subsection 145(2)	5,000		Paragraphe 145(2)	5 000	
Subsection 145(3)	5,000	25,000	Paragraphe 145(3)	5 000	25 000
Section 146	5,000	25,000	Article 146	5 000	25 000
Subsection 147(2)	5,000	25,000	Paragraphe 147(2)	5 000	25 000
Section 148	5,000	25,000	Article 148	5 000	25 000
Subsection 155(1)	5,000	25,000	Paragraphe 155(1)	5 000	25 000
Paragraph 155(2)(a)	5,000	25,000	Alinéa 155(2)a)	5 000	25 000
Paragraph 155(2)(b)	5,000	25,000	Alinéa 155(2)b)	5 000	25 000
Paragraph 155(2)(c)	3,000	10,000	Alinéa 155(2)c)	3 000	10 000
Paragraph 155(2)(d)	3,000	10,000	Alinéa 155(2)d)	3 000	10 000
Paragraph 155(2)(e)	5,000	25,000	Alinéa 155(2)e)	5 000	25 000
Paragraph 155(2)(f)	5,000	25,000	Alinéa 155(2)f)	5 000	25 000
Paragraph 155(2)(g)	5,000	25,000	Alinéa 155(2)g)	5 000	25 000
Paragraph 155(2)(h)	5,000	25,000	Alinéa 155(2)h)	5 000	25 000
Paragraph 155(2)(i)	5,000	25,000	Alinéa 155(2)i)	5 000	25 000
Paragraph 155(2)(j)	5,000	25,000	Alinéa 155(2)j)	5 000	25 000
Paragraph 155(2)(k)	5,000	25,000	Alinéa 155(2)k)	5 000	25 000
Paragraph 155(2)(l)	5,000	25,000	Alinéa 155(2)l)	5 000	25 000
Paragraph 155(2)(m)	5,000	25,000	Alinéa 155(2)m)	5 000	25 000
Paragraph 155(2)(n)	3,000	10,000	Alinéa 155(2)n)	3 000	10 000
Subsection 169(1)	5,000	25,000	Paragraphe 169(1)	5 000	25 000
Subsection 169(2)	5,000	25,000	Paragraphe 169(2)	5 000	25 000
Paragraph 175(1)(a)	5,000	25,000	Alinéa 175(1)a)	5 000	25 000
Paragraph 175(1)(b)	5,000	25,000	Alinéa 175(1)b)	5 000	25 000
Subsection 176(1)	3,000	10,000	Paragraphe 176(1)	3 000	10 000
Subsection 176(2)	3,000	10,000	Paragraphe 176(2)	3 000	10 000
Subsection 176(3)	3,000	10,000	Paragraphe 176(3)	3 000	10 000
Section 178	5,000	25,000	Article 178	5 000	25 000
Subsection 179(1)	5,000	25,000	Paragraphe 179(1)	5 000	25 000
Section 185	5,000	25,000	Article 185	5 000	25 000
Paragraph 197(a)	5,000	25,000	Alinéa 197a)	5 000	25 000
Paragraph 197(b)	5,000	25,000	Alinéa 197b)	5 000	25 000
Paragraph 197(c)	5,000	25,000	Alinéa 197c)	5 000	25 000
Paragraph 197(d)	5,000	25,000	Alinéa 197d)	5 000	25 000
Paragraph 197(e)	5,000	25,000	Alinéa 197e)	5 000	25 000
Paragraph 197(f)	5,000	25,000	Alinéa 197f)	5 000	25 000
Subsection 203(1)	5,000	25,000	Paragraphe 203(1)	5 000	25 000
Subsection 203(2)	5,000	25,000	Paragraphe 203(2)	5 000	25 000
Section 206	5,000	25,000	Article 206	5 000	25 000
Subsection 207(1)	5,000	25,000	Paragraphe 207(1)	5 000	25 000
PART 5			PARTIE 5		
Section 225	5,000	25,000	Article 225	5 000	25 000
Paragraph 226(a)	5,000	25,000	Alinéa 226a)	5 000	25 000
Paragraph 226(b)	5,000	25,000	Alinéa 226b)	5 000	25 000
Section 227	5,000	25,000	Article 227	5 000	25 000
Paragraph 228(a)	5,000	25,000	Alinéa 228a)	5 000	25 000
Paragraph 228(b)	5,000	25,000	Alinéa 228b)	5 000	25 000
Section 229	5,000	25,000	Article 229	5 000	25 000
Section 230	3,000	10,000	Article 230	3 000	10 000
Section 231	3,000	10,000	Article 231	3 000	10 000
Subsection 242(1)	5,000	25,000	Paragraphe 242(1)	5 000	25 000
Subsection 242(2)	5,000	25,000	Paragraphe 242(2)	5 000	25 000
Subsection 256(1)	5,000	25,000	Paragraphe 256(1)	5 000	25 000
Subsection 256(2)	5,000	25,000	Paragraphe 256(2)	5 000	25 000
Section 257	5,000		Article 257	5 000	
Subsection 258(1)	5,000	25,000	Paragraphe 258(1)	5 000	25 000

SCHEDULE 5 — *Continued*ANNEXE 5 (*suite*)DESIGNATED PROVISIONS OF
THESE REGULATIONS — *Continued*TEXTES DÉSIGNÉS DU
PRÉSENT RÈGLEMENT (*suite*)

Column 1	Column 2	Column 3	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)		Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation	Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Subsection 258(2)	5,000	25,000	Paragraphe 258(2)	5 000	25 000
Subsection 259(1)	5,000	25,000	Paragraphe 259(1)	5 000	25 000
Subsection 259(2)	5,000	25,000	Paragraphe 259(2)	5 000	25 000
Section 260	5,000	25,000	Article 260	5 000	25 000
Section 261	5,000		Article 261	5 000	
Section 262	5,000	25,000	Article 262	5 000	25 000
Section 263	5,000	25,000	Article 263	5 000	25 000
Subsection 264(1)	5,000		Paragraphe 264(1)	5 000	
Subsection 264(2)	5,000	25,000	Paragraphe 264(2)	5 000	25 000
Subsection 268(2)	5,000	25,000	Paragraphe 268(2)	5 000	25 000
Subsection 269(1)	5,000	25,000	Paragraphe 269(1)	5 000	25 000
Subsection 269(4)	5,000	25,000	Paragraphe 269(4)	5 000	25 000
Subsection 270(1)	5,000	25,000	Paragraphe 270(1)	5 000	25 000
Subsection 270(2)	5,000	25,000	Paragraphe 270(2)	5 000	25 000
Section 271	5,000	25,000	Article 271	5 000	25 000
Paragraph 272(a)	5,000	25,000	Alinéa 272(a)	5 000	25 000
Paragraph 272(b)	5,000	25,000	Alinéa 272(b)	5 000	25 000
Section 273	5,000	25,000	Article 273	5 000	25 000
Section 274	5,000	25,000	Article 274	5 000	25 000
Section 275	5,000	25,000	Article 275	5 000	25 000
Subsection 276(1)	5,000	25,000	Paragraphe 276(1)	5 000	25 000
Subsection 276(2)	5,000	25,000	Paragraphe 276(2)	5 000	25 000
Section 277	5,000	25,000	Article 277	5 000	25 000
Section 278	5,000	25,000	Article 278	5 000	25 000
Subsection 279(1)	5,000	25,000	Paragraphe 279(1)	5 000	25 000
Subsection 279(2)	5,000	25,000	Paragraphe 279(2)	5 000	25 000
Subsection 279(3)	5,000	25,000	Paragraphe 279(3)	5 000	25 000
Section 280	5,000	25,000	Article 280	5 000	25 000
Section 281	5,000	25,000	Article 281	5 000	25 000
Subsection 282(1)	5,000	25,000	Paragraphe 282(1)	5 000	25 000
Subsection 282(2)	5,000	25,000	Paragraphe 282(2)	5 000	25 000
Section 283	5,000	25,000	Article 283	5 000	25 000
Section 284	5,000	25,000	Article 284	5 000	25 000
Section 285	5,000	25,000	Article 285	5 000	25 000
Section 286	5,000	25,000	Article 286	5 000	25 000
Subsection 287(1)	5,000	25,000	Paragraphe 287(1)	5 000	25 000
Subsection 287(2)	5,000	25,000	Paragraphe 287(2)	5 000	25 000
Subsection 287(3)	5,000	25,000	Paragraphe 287(3)	5 000	25 000
Subsection 287(4)	5,000	25,000	Paragraphe 287(4)	5 000	25 000
Section 288	5,000	25,000	Article 288	5 000	25 000
Section 289	5,000		Article 289	5 000	
Subsection 290(1)	5,000		Paragraphe 290(1)	5 000	
Section 291	5,000		Article 291	5 000	
Section 292	5,000	25,000	Article 292	5 000	25 000
Subsection 293(1)	5,000	25,000	Paragraphe 293(1)	5 000	25 000
Subsection 293(2)	5,000	25,000	Paragraphe 293(2)	5 000	25 000
Subsection 293(3)	5,000	25,000	Paragraphe 293(3)	5 000	25 000
Subsection 293(4)	5,000	25,000	Paragraphe 293(4)	5 000	25 000
Section 294	5,000	25,000	Article 294	5 000	25 000
Paragraph 295(1)(a)	5,000		Alinéa 295(1)a)	5 000	
Paragraph 295(1)(b)	5,000		Alinéa 295(1)b)	5 000	
Paragraph 295(1)(c)	5,000	25,000	Alinéa 295(1)c)	5 000	25 000
Paragraph 295(1)(d)	5,000		Alinéa 295(1)d)	5 000	
Paragraph 295(1)(e)	5,000		Alinéa 295(1)e)	5 000	
Paragraph 295(1)(f)	5,000		Alinéa 295(1)f)	5 000	
Paragraph 295(1)(g)	5,000	25,000	Alinéa 295(1)g)	5 000	25 000
Paragraph 295(2)(a)	5,000	25,000	Alinéa 295(2)a)	5 000	25 000

SCHEDULE 5 — *Continued*ANNEXE 5 (*suite*)DESIGNATED PROVISIONS OF
THESE REGULATIONS — *Continued*TEXTES DÉSIGNÉS DU
PRÉSENT RÈGLEMENT (*suite*)

Column 1	Column 2	Column 3	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)		Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation	Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Paragraph 295(2)(b)	5,000		Alinéa 295(2)b)	5 000	
Subsection 296(1)	5,000		Paragraphe 296(1)	5 000	
Subsection 296(2)	5,000	25,000	Paragraphe 296(2)	5 000	25 000
Section 297	5,000	25,000	Article 297	5 000	25 000
Section 298	5,000	25,000	Article 298	5 000	25 000
Subsection 299(1)	5,000		Paragraphe 299(1)	5 000	
Subsection 299(2)	5,000		Paragraphe 299(2)	5 000	
Subsection 300(1)	5,000	25,000	Paragraphe 300(1)	5 000	25 000
Section 301	5,000		Article 301	5 000	
Section 302	5,000	25,000	Article 302	5 000	25 000
Subsection 303(1)	5,000	25,000	Paragraphe 303(1)	5 000	25 000
Subsection 304(1)	5,000	25,000	Paragraphe 304(1)	5 000	25 000
Subsection 304(2)	5,000	25,000	Paragraphe 304(2)	5 000	25 000
Subsection 305(1)	5,000		Paragraphe 305(1)	5 000	
Subsection 305(2)	5,000		Paragraphe 305(2)	5 000	
Subsection 305(3)	5,000	25,000	Paragraphe 305(3)	5 000	25 000
Section 306	5,000	25,000	Article 306	5 000	25 000
Subsection 307(2)	5,000	25,000	Paragraphe 307(2)	5 000	25 000
Section 308	5,000	25,000	Article 308	5 000	25 000
Subsection 315(1)	5,000	25,000	Paragraphe 315(1)	5 000	25 000
Paragraph 315(2)(a)	5,000	25,000	Alinéa 315(2)a)	5 000	25 000
Paragraph 315(2)(b)	5,000	25,000	Alinéa 315(2)b)	5 000	25 000
Paragraph 315(2)(c)	3,000	10,000	Alinéa 315(2)c)	3 000	10 000
Paragraph 315(2)(d)	3,000	10,000	Alinéa 315(2)d)	3 000	10 000
Paragraph 315(2)(e)	5,000	25,000	Alinéa 315(2)e)	5 000	25 000
Paragraph 315(2)(f)	5,000	25,000	Alinéa 315(2)f)	5 000	25 000
Paragraph 315(2)(g)	5,000	25,000	Alinéa 315(2)g)	5 000	25 000
Paragraph 315(2)(h)	5,000	25,000	Alinéa 315(2)h)	5 000	25 000
Paragraph 315(2)(i)	5,000	25,000	Alinéa 315(2)i)	5 000	25 000
Paragraph 315(2)(j)	5,000	25,000	Alinéa 315(2)j)	5 000	25 000
Paragraph 315(2)(k)	5,000	25,000	Alinéa 315(2)k)	5 000	25 000
Paragraph 315(2)(l)	5,000	25,000	Alinéa 315(2)l)	5 000	25 000
Paragraph 315(2)(m)	5,000	25,000	Alinéa 315(2)m)	5 000	25 000
Paragraph 315(2)(n)	3,000	10,000	Alinéa 315(2)n)	3 000	10 000
Subsection 329(1)	5,000	25,000	Paragraphe 329(1)	5 000	25 000
Subsection 329(2)	5,000	25,000	Paragraphe 329(2)	5 000	25 000
Paragraph 335(1)(a)	5,000	25,000	Alinéa 335(1)a)	5 000	25 000
Paragraph 335(1)(b)	5,000	25,000	Alinéa 335(1)b)	5 000	25 000
Subsection 336(1)	3,000	10,000	Paragraphe 336(1)	3 000	10 000
Subsection 336(2)	3,000	10,000	Paragraphe 336(2)	3 000	10 000
Subsection 336(3)	3,000	10,000	Paragraphe 336(3)	3 000	10 000
Section 338	5,000	25,000	Article 338	5 000	25 000
Subsection 339(1)	5,000	25,000	Paragraphe 339(1)	5 000	25 000
Subsection 340(1)	5,000	25,000	Paragraphe 340(1)	5 000	25 000
Subsection 340(2)	5,000	25,000	Paragraphe 340(2)	5 000	25 000
Section 346	5,000	25,000	Article 346	5 000	25 000
PART 6			PARTIE 6		
Section 374	5,000	25,000	Article 374	5 000	25 000
Paragraph 375(a)	5,000	25,000	Alinéa 375a)	5 000	25 000
Paragraph 375(b)	5,000	25,000	Alinéa 375b)	5 000	25 000
Section 376	5,000	25,000	Article 376	5 000	25 000
Paragraph 377(a)	5,000	25,000	Alinéa 377a)	5 000	25 000
Paragraph 377(b)	5,000	25,000	Alinéa 377b)	5 000	25 000
Section 378	5,000	25,000	Article 378	5 000	25 000
Section 379	3,000	10,000	Article 379	3 000	10 000
Section 380	3,000	10,000	Article 380	3 000	10 000
Subsection 391(1)	5,000	25,000	Paragraphe 391(1)	5 000	25 000

SCHEDULE 5 — *Continued*ANNEXE 5 (*suite*)DESIGNATED PROVISIONS OF
THESE REGULATIONS — *Continued*TEXTES DÉSIGNÉS DU
PRÉSENT RÈGLEMENT (*suite*)

Column 1	Column 2	Column 3	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)		Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation	Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Subsection 391(2)	5,000	25,000	Paragraphe 391(2)	5 000	25 000
Section 405	5,000		Article 405	5 000	
Subsection 406(1)	5,000	25,000	Paragraphe 406(1)	5 000	25 000
Subsection 406(2)	5,000	25,000	Paragraphe 406(2)	5 000	25 000
Subsection 407(1)	5,000	25,000	Paragraphe 407(1)	5 000	25 000
Subsection 407(2)	5,000	25,000	Paragraphe 407(2)	5 000	25 000
Section 408	5,000	25,000	Article 408	5 000	25 000
Section 409	5,000		Article 409	5 000	
Section 410	5,000	25,000	Article 410	5 000	25 000
Section 411	5,000	25,000	Article 411	5 000	25 000
Subsection 412(1)	5,000		Paragraphe 412(1)	5 000	
Subsection 412(2)	5,000	25,000	Paragraphe 412(2)	5 000	25 000
Subsection 417(1)	5,000	25,000	Paragraphe 417(1)	5 000	25 000
Paragraph 417(2)(a)	5,000	25,000	Alinéa 417(2)a)	5 000	25 000
Paragraph 417(2)(b)	5,000	25,000	Alinéa 417(2)b)	5 000	25 000
Paragraph 417(2)(c)	3,000	10,000	Alinéa 417(2)c)	3 000	10 000
Paragraph 417(2)(d)	3,000	10,000	Alinéa 417(2)d)	3 000	10 000
Paragraph 417(2)(e)	5,000	25,000	Alinéa 417(2)e)	5 000	25 000
Paragraph 417(2)(f)	5,000	25,000	Alinéa 417(2)f)	5 000	25 000
Paragraph 417(2)(g)	5,000	25,000	Alinéa 417(2)g)	5 000	25 000
Paragraph 417(2)(h)	5,000	25,000	Alinéa 417(2)h)	5 000	25 000
Paragraph 417(2)(i)	5,000	25,000	Alinéa 417(2)i)	5 000	25 000
Paragraph 417(2)(j)	5,000	25,000	Alinéa 417(2)j)	5 000	25 000
Paragraph 417(2)(k)	5,000	25,000	Alinéa 417(2)k)	5 000	25 000
Paragraph 417(2)(l)	5,000	25,000	Alinéa 417(2)l)	5 000	25 000
Paragraph 417(2)(m)	5,000	25,000	Alinéa 417(2)m)	5 000	25 000
Paragraph 417(2)(n)	3,000	10,000	Alinéa 417(2)n)	3 000	10 000
Subsection 431(1)	5,000	25,000	Paragraphe 431(1)	5 000	25 000
Subsection 431(2)	5,000	25,000	Paragraphe 431(2)	5 000	25 000
Paragraph 437(1)(a)	5,000	25,000	Alinéa 437(1)a)	5 000	25 000
Paragraph 437(1)(b)	5,000	25,000	Alinéa 437(1)b)	5 000	25 000
Subsection 438(1)	3,000	10,000	Paragraphe 438(1)	3 000	10 000
Subsection 438(2)	3,000	10,000	Paragraphe 438(2)	3 000	10 000
Subsection 438(3)	3,000	10,000	Paragraphe 438(3)	3 000	10 000
Section 440	5,000	25,000	Article 440	5 000	25 000
Subsection 441(1)	5,000	25,000	Paragraphe 441(1)	5 000	25 000
Subsection 442(1)	5,000	25,000	Paragraphe 442(1)	5 000	25 000
Subsection 442(2)	5,000	25,000	Paragraphe 442(2)	5 000	25 000
Section 445	5,000	25,000	Article 445	5 000	25 000
PART 7			PARTIE 7		
Section 470	5,000	25,000	Article 470	5 000	25 000
Paragraph 471(a)	5,000	25,000	Alinéa 471a)	5 000	25 000
Paragraph 471(b)	5,000	25,000	Alinéa 471b)	5 000	25 000
Section 472	5,000	25,000	Article 472	5 000	25 000
Paragraph 473(a)	5,000	25,000	Alinéa 473a)	5 000	25 000
Paragraph 473(b)	5,000	25,000	Alinéa 473b)	5 000	25 000
Section 474	5,000	25,000	Article 474	5 000	25 000
Section 475	3,000	10,000	Article 475	3 000	10 000
Section 476	3,000	10,000	Article 476	3 000	10 000
PART 8			PARTIE 8		
Subsection 496(1)	5,000	25,000	Paragraphe 496(1)	5 000	25 000
Subsection 496(2)	5,000	25,000	Paragraphe 496(2)	5 000	25 000
Subsection 497(1)	5,000	25,000	Paragraphe 497(1)	5 000	25 000
Subsection 497(2)	5,000	25,000	Paragraphe 497(2)	5 000	25 000
Subsection 497(3)	5,000		Paragraphe 497(3)	5 000	
Subsection 498(1)	5,000	25,000	Paragraphe 498(1)	5 000	25 000
Subsection 498(2)	5,000	25,000	Paragraphe 498(2)	5 000	25 000

SCHEDULE 5 — *Continued*DESIGNATED PROVISIONS OF
THESE REGULATIONS — *Continued*

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Subsection 499(1)	5,000	25,000
Subsection 499(2)	5,000	25,000
Subsection 500(1)	3,000	10,000
Subsection 500(2)	3,000	10,000
Section 501	5,000	25,000
Section 502	5,000	25,000

[7-1-o]

ANNEXE 5 (*suite*)TEXTES DÉSIGNÉS DU
PRÉSENT RÈGLEMENT (*suite*)

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 499(1)	5 000	25 000
Paragraphe 499(2)	5 000	25 000
Paragraphe 500(1)	3 000	10 000
Paragraphe 500(2)	3 000	10 000
Article 501	5 000	25 000
Article 502	5 000	25 000

[7-1-o]

Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Amendment 10)

Statutory authority

Transportation of Dangerous Goods Act, 1992

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

Paragraph 7.1(b) of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* (TDG Act) allows the Minister of Transport to authorize a person who has an approved emergency response assistance plan (ERAP) to respond to an actual or anticipated release of dangerous goods if the identity of the person who is required to have an approved ERAP is unknown (e.g. a national security or terrorist event). Section 7.2 of the TDG Act states that the Minister shall compensate any person who is authorized to implement an emergency response assistance plan (ERAP) in accordance with the Regulations.

The *Transportation of Dangerous Goods Regulations* (TDG Regulations) do not currently specify such compensation and industry may not agree to respond to a security (terrorist) incident without a clear understanding of the compensation that is available for the costs incurred during a response.

The objective of the proposed amendments is to provide the Government of Canada with a tool to respond efficiently and effectively to a security (terrorist) incident, where the identity of the person responsible for the actual or anticipated (orphan) release of the dangerous goods is unknown. The objective would be achieved by utilizing the existing ERAP network and infrastructure. The proposed amendments would ensure that the person who agrees to respond to an authorization from the Minister to implement the approved ERAP is aware of the compensation available.

Description

The proposed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations* (the proposed amendments) would update Part 7, Emergency Response Assistance Plan, of the TDG Regulations by adding four new sections (sections 7.10, 7.11, 7.12 and 7.13).

The proposed amendments would set out the compensation for a person who has an approved ERAP and who is authorized by the Minister to respond to a security (terrorist) incident where the identity of the person responsible for the actual or anticipated (orphan) release of the dangerous goods is unknown. These

Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (modification n° 10)

Fondement législatif

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

L'alinéa 7.1b) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (Loi TMD) permet au ministre des Transports d'autoriser une personne qui dispose d'un plan d'intervention d'urgence (PIU) agréé de le mettre en œuvre pour réagir dans le cas d'un rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses, si l'identité de la personne qui doit disposer d'un PIU agréé est inconnue (par exemple en cas d'évènement concernant la sécurité nationale ou d'activité de terrorisme). L'article 7.2 de la Loi TMD prévoit l'indemnisation par le ministre d'une personne autorisée à mettre en œuvre un PIU agréé conformément au Règlement.

Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (Règlement TMD) ne comporte pas, pour le moment, de disposition autorisant une telle indemnisation, et l'industrie pourrait ne pas accepter de réagir à un incident de sûreté (terrorisme) sans avoir une bonne idée de l'indemnisation disponible pour recouvrer les coûts assumés pendant l'intervention.

L'objectif du projet de modification est de donner au gouvernement du Canada un outil lui permettant de répondre efficacement et effectivement à un incident de sûreté (terrorisme), lorsque l'identité de la personne responsable du rejet (orphelin) actuel ou appréhendé de marchandises dangereuses est inconnue. L'objectif serait atteint en utilisant le réseau et l'infrastructure de PIU existants. La modification proposée permettrait de s'assurer que la personne qui accepte de réagir suivant une autorisation du ministre de mettre en œuvre le PIU agréé sait qu'une protection est disponible quant à l'indemnisation.

Description

Le *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (la modification proposée) mettrait à jour la partie 7, Plan d'intervention d'urgence, du Règlement TMD par l'adjonction de quatre nouveaux articles (articles 7.10, 7.11, 7.12 et 7.13).

La modification proposée fixerait l'indemnisation d'une personne qui dispose d'un PIU agréé qui est autorisée par le ministre de le mettre en œuvre pour réagir à un incident de sûreté (terrorisme) alors que l'identité de la personne responsable du rejet (orphelin) actuel ou appréhendé de marchandises dangereuses est

amendments would list all the costs that could be incurred in the implementation of the approved ERAP and that are eligible for compensation. In particular, this covers

- expenses related to the death, disability or injury of the person or to the death, disability or injury of any of the person's employees or contractors if
 - the person, the employee or the contractor is killed, disabled or injured during the implementation of the approved ERAP, and
 - the death, disability or injury is the result of an act or omission that was committed by the person in good faith and without negligence;
- the cost of the person's employees or contractors;
- the cost of using the person's tools and other equipment (e.g. vehicles, pumps, hoses and generators);
- travel expenses (e.g. meals, accommodation, fuel, oil and flights);
- rental fees for heavy equipment, such as cranes, bulldozers, pumps, compressors and generators;
- other overhead costs that can be reasonably attributed to the response;
- the cost of repairing tools and other equipment that are damaged during the response;
- the cost of replacing single-use equipment and supplies (e.g. packaging, personal protective equipment, personal protective clothing, chemicals and other consumables), tools and other equipment that are lost or damaged beyond repair during the response;
- the cost of repairing or replacing personal property or movables or real property or immovables that have been damaged during the response;
- the cost of defending any legal action for which there is no personal liability under paragraph 20(c) of the Act; and
- the cost of cleaning up after an incident, including handling and disposal costs for dangerous goods and contaminated materials.

The final amount of compensation for the costs listed in subsection 7.10(1) would depend on the complexity and length of the response.

The proposed amendments would not authorize

- the cost of purchasing new equipment to implement the approved ERAP; or
- the cost of lost business or production during the implementation of the approved ERAP.

The compensation limits related to the death, disability or injury of the person who implements the approved ERAP or to the death, disability or injury of any of the person's employees or contractors would be paid as if the person were insured under the Public Service Management Insurance Plan, the Public Service Health Care Plan with hospital coverage at Level III and the Public Service Dental Care Plan.

Claims for compensation would be submitted with supporting documentation to the Director General, Transport Dangerous Goods. Claims would be paid out of the Consolidated Revenue Fund as prescribed in subsection 7.2(2) of the TDG Act.

Finally, a person who does not require an ERAP but who specializes in emergency response would be able to apply to have an

inconnue. Seraient ainsi énumérés tous les coûts qui pourraient être soutenus pour la mise en œuvre du PIU agréé et qui sont admissibles aux fins d'indemnisation. En particulier, ceci inclut :

- les dépenses relatives au décès, à l'invalidité ou aux blessures assumées par la personne ou par les employés ou entrepreneurs de la personne si, à la fois,
 - la personne, l'employé ou l'entrepreneur est tué, handicapé ou blessé pendant la mise en œuvre du PIU agréé,
 - le décès, l'invalidité ou la blessure est causé par voie d'action ou d'omission de la personne de bonne foi et sans négligence;
- le coût des employés ou des entrepreneurs;
- le coût d'utilisation des outils ou d'autre équipement de la personne (par exemple : véhicules, pompes, boyaux et générateurs);
- les frais de déplacement (par exemple : repas, hébergement, carburant, huile, vols);
- les frais de location d'équipement lourd, tel que grues, bou-teurs, pompes, compresseurs et générateurs;
- les coûts indirects qui peuvent être raisonnablement attribués à l'intervention;
- le coût de réparation des outils ou autre équipement endom-magés pendant l'intervention;
- le coût de remplacement d'équipement à usage unique et d'ar-ticles consommables (par exemple : emballages, équipement et vêtements de protection individuelle, produits chimiques et autres articles consommables), outils et autres équipements perdus ou endommagés pendant l'intervention et non réparables;
- le coût de réparation ou de remplacement des biens meubles ou personnels ou de biens réels ou de biens immeubles en-dommagés pendant l'intervention;
- le coût pour se défendre contre les actions en justice pour lesquelles il n'y a aucune responsabilité personnelle en vertu de l'alinéa 20c) de la Loi;
- le coût de nettoyage après l'incident, y compris la manu-tention et l'élimination des marchandises dangereuses et des matériaux contaminés.

Le montant définitif de l'indemnisation des coûts énumérés au paragraphe 7.10(1) dépendra de la complexité et de la durée de l'intervention.

La modification proposée fixerait les dépenses qui ne feraient pas l'objet d'une indemnisation, selon le cas :

- le coût d'achat de nouvel équipement pour la mise en œuvre du PIU agréé;
- le coût lié aux occasions d'affaires manquées ou aux pertes de production durant la mise en œuvre du PIU agréé.

L'indemnisation à l'égard de la personne décédée, invalide ou blessée mettant en œuvre le PIU agréé, ou à l'égard de tout employé ou entrepreneur décédé, invalide ou blessé durant cette mise en œuvre, se limiterait à la somme qui serait payée comme si la personne était assurée en vertu du Régime d'assurance pour les cadres de gestion de la fonction publique, du Régime de soins de santé de la fonction publique, avec la garantie hospitalisation au niveau III et du Régime de soins dentaires de la fonction publique.

Les demandes d'indemnisation seraient présentées, documenta-tion à l'appui, au directeur général, Transport des marchandises dangereuses. Les indemnités seraient prélevées sur le Trésor, conformément au paragraphe 7.2(2) de la Loi TMD.

Finalement, une personne qui n'est pas obligée de disposer d'un PIU, mais dont la spécialité est l'intervention d'urgence,

ERAP approved for the purpose of responding to a security (terrorist) incident where the identity of the person responsible for the actual or anticipated release of the dangerous goods is unknown.

Rationale

The creation of an ERAP response program somewhere within government was not considered a viable alternative. This option would be costly to establish, maintain and administer.

Established in the TDG Regulations in 1985, ERAPs are required for certain dangerous goods that necessitate specialized expertise and response equipment in the event of an incident. ERAPs are intended to quickly assist emergency responders by providing them with on-site expertise and equipment, as required, following an incident.

In the event of a security (terrorist) incident resulting in an actual or anticipated release of dangerous goods, the Minister of Transport would be able to call upon a person who holds an approved ERAP and who has the appropriate expertise and capability to handle, on behalf of the Government, the actual or anticipated release. This provides the Government with an existing efficient and effective tool to respond to a security (terrorist) incident where the identity of the person responsible for the actual or anticipated (orphan) release of the dangerous goods is unknown.

The response by the approved ERAP holder would only occur once it has been determined that the incident site is free of terrorist related hazards other than the dangerous goods. The choice of ERAP and the authorization enabling the ERAP holder to respond would be based on the appropriateness of the ERAP and the ability of the ERAP holder to respond in a timely manner. If the person who holds the approved ERAP agrees to respond, the proposed amendments set out the compensation available to the ERAP holder following authorization from the Minister to respond.

The proposed amendments would allow the Government to tap into an existing program and not have to establish a new ERAP program, maintain that program and hire and train people to respond to security (terrorist) incidents. It would also ensure that the person who agrees to respond to an authorization from the Minister to implement the approved ERAP is aware of the compensation available.

Consultation

Extensive consultations have taken place across Canada since 2002, concerning proposed amendments to the TDG Act, the development of an interim order and the development of this proposed Amendment to the TDG Regulations.

In 2002, the Transport Dangerous Goods Directorate (TDG Directorate) established a Chemical, Biological, Radiological, Nuclear and Explosives (CBRNE) Response Program as a part of the federal government's initiative on counter-terrorism. The mandate of the TDG Directorate's CBRNE Response Program is to provide response services following a CBRNE security (terrorist) incident. Such a response would occur once all terrorist-related hazards have been eliminated other than the dangerous goods.

The CBRNE Response Program is based on the existing emergency response network and infrastructure established under the ERAP requirements in the TDG Act and Regulations. The TDG Directorate consulted with industry to seek their agreement to participate in the program.

pourrait demander l'agrément d'un PIU dans le but de réagir à un incident de sûreté (terrorisme) lorsque l'identité de la personne responsable du rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses est inconnue.

Justification

La création d'un programme de réaction quelque part au sein du gouvernement pour réagir à de telles situations n'a pas été retenue comme une solution pratique. La mise en place, l'entretien et l'administration de cette option coûteraient cher.

Des plans d'intervention d'urgence (PIU), établis dans le Règlement TMD depuis 1985, sont exigés pour certaines marchandises dangereuses pour lesquelles une expertise et de l'équipement particuliers sont nécessaires en cas d'incident. Les PIU sont prévus pour aider rapidement les intervenants d'urgence en leur procurant sur place l'expertise et l'équipement nécessaires à la suite d'un incident.

Lors d'un incident de sûreté (terrorisme) entraînant un rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses, le ministre des Transports pourrait faire appel à une personne qui dispose d'un PIU agréé possédant l'expertise et la capacité de réagir, au nom du gouvernement, au rejet réel ou appréhendé. Ceci met à la portée du gouvernement un outil efficace pour réagir à un incident de sûreté (terrorisme) lorsque l'identité de la personne responsable du rejet (orphelin) réel ou appréhendé est inconnue.

L'intervention par la personne qui dispose du PIU agréé ne prendrait place que lorsqu'il a été déterminé que le lieu de l'incident est libre des risques reliés au terrorisme, autre que les marchandises dangereuses. Le choix du PIU et l'autorisation permettant à la personne qui dispose du PIU de réagir seraient fondés sur la pertinence du plan et la capacité de la personne de réagir en temps opportun. Si la personne qui dispose du PIU agréé accepte de réagir, les modifications prévues fixent l'indemnisation disponible à cette personne selon l'autorisation du ministre de réagir.

Les modifications proposées permettraient au gouvernement de tirer partie du programme existant et de ne pas instituer un nouveau programme de PIU, de maintenir le programme et d'embaucher et former du personnel pour réagir à des incidents de sûreté (terrorisme). Ceci garantirait également que la personne qui accepte de réagir selon une autorisation du ministre de mettre en œuvre le PIU agréé connaît le niveau disponible d'indemnisation.

Consultation

Des consultations considérables ont eu lieu dans tout le Canada depuis 2002 au sujet des modifications proposées à la Loi TMD, l'élaboration d'un arrêté d'urgence et l'élaboration de modifications au Règlement TMD.

En 2002, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (DG TMD) a établi un « Programme de réaction aux produits chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires ou explosifs » (CBRNE) comme partie intégrante de l'initiative du gouvernement fédéral contre le terrorisme. Le mandat du programme CBRNE de la DG TMD est de fournir des services pour réagir à la suite d'un incident de sûreté (terrorisme) CBRNE. Une telle réaction ne commencerait qu'après que tous les risques de terrorisme aient été éliminés, sauf les marchandises dangereuses.

Le Programme de réaction CBRNE est fondé sur le réseau d'intervention d'urgence existant et l'infrastructure établis en fonction des exigences de PIU de la Loi et du Règlement TMD. La DG TMD a entrepris des consultations avec l'industrie pour rechercher leur accord de participation au programme.

Industry agreed and expressed a strong interest in participating in the CBRNE program as long as the Government was able to compensate them for their services, provide insurance coverage during the requested response and provide personal liability protection. Following these early consultations, Transport Canada determined that the TDG Act needed to be revised to include these authorities and to enable the CBRNE Response Program to use the existing safety-related ERAP Program.

In 2004 and 2005, the Department continued consultations with the public, industry, the provinces and territories on amendments to the TDG Act that would include industry in the response to a security (terrorist) CBRNE incident.

In March 2009, in Calgary, at a seminar on CBRNE response, TDG consulted again with industry, response contractors and first responders. At that seminar, discussion included changes to the TDG Act that would enable the Minister to authorize a person who holds an approved ERAP to respond to a security (terrorist) incident, including the ability to compensate (and what those compensations would include) and the provision of personal liability protection in section 20 of an amended TDG Act.

In September 2009, in preparation for the Olympics and the G8/G20 Summits, an interim order regarding actual or anticipated releases of dangerous goods as a result of a security (terrorist) incident was drafted and offered for consultation. The draft interim order was posted on the Transport Canada Web site, was consulted extensively at meetings of the Federal/Provincial/Territorial Task Force and the General Policy Advisory Council (Minister's Advisory Council) and was circulated for consultation to all emergency response contractors who expressed an interest in participating in the program. The draft interim order was not signed by the Minister as there were no dangerous goods security events to cause its activation and use.

The proposed Amendment reflects the content of the draft interim order and all the consultations with industry, emergency response contractors and first responders. Consultation included the identification of issues and concerns, and efforts to obtain a wide consensus, involving various groups and organizations, including emergency response contractors and other stakeholders. Costs and benefits of the compensation, alternatives, and public safety and security initiatives were raised and discussed.

Consultation on the Transport Canada Web site and with members of the Federal-Provincial/Territorial Task Force and the General Policy Advisory Council (Minister's Advisory Council) provided input for framing the proposed regulatory text.

Stakeholders, including industry, unions, first responders and provincial and territorial governments, support the proposed Amendment and the use of approved ERAPs for response to a security (terrorist) incident.

Implementation, enforcement and service standards

Enforcement of these proposed amendments would be accomplished through the existing inspection network. Emergency Response Assistance Plans are reviewed by the TDG Directorate's Remedial Measures Specialists.

L'industrie a donné son accord et a exprimé un grand intérêt à participer au programme CBRNE, tant que le gouvernement pourrait les indemniser pour leurs services, leur assurer une couverture d'assurance pendant qu'ils réagissent sur demande, et leur assurer une protection contre la responsabilité personnelle. À la suite de ces consultations, Transports Canada a déterminé que la Loi TMD devrait être modifiée pour y inclure ces instruments habilitants et permettre au programme de réaction CBRNE d'utiliser le programme de PIU de sécurité existant.

En 2004 et 2005, le Ministère a continué la procédure de consultation avec le public, l'industrie et les gouvernements provinciaux et territoriaux concernant les modifications à apporter à la Loi TMD qui permettraient d'inclure l'industrie lors de la réaction à un incident de sûreté (terrorisme) CBRNE.

En mars 2009, à Calgary, lors d'un séminaire sur la réaction CBRNE, la DG TMD a, de nouveau, engagé des consultations avec l'industrie, les entrepreneurs d'intervention d'urgence et le personnel de première intervention. Les discussions ont alors touché sur des modifications à la Loi TMD qui permettraient au ministre d'autoriser une personne qui dispose d'un PIU agréé de réagir à un incident de sûreté (terrorisme), y compris la possibilité d'indemnisation (et ce que ces indemnisations pourraient inclure) et l'accès à la protection contre la responsabilité personnelle prévue à l'article 20 de la Loi TMD.

En septembre 2009, lors des préparations en vue des Jeux olympiques et des sommets G8/G20, un arrêté d'urgence relatif à des rejets réels ou appréhendés de marchandises dangereuses à la suite d'un incident de sûreté (terrorisme) a été rédigé et mis en consultation. L'ébauche de l'arrêté d'urgence a été affiché sur le site Web de Transports Canada, amplement discuté lors des réunions du Groupe de travail fédéral/provincial/territorial et du Comité consultatif sur les politiques générales et circulé aux fins de consultation à tous les entrepreneurs d'intervention d'urgence qui avaient exprimé un intérêt à participer au programme. L'ébauche de l'arrêté d'urgence n'a pas été signée par le ministre car il n'y a pas eu d'incident de sûreté qui aurait amené à son activation et à son utilisation.

Les modifications prévues traduisent le contenu de l'ébauche de l'arrêté d'urgence et des consultations avec l'industrie, les entrepreneurs d'intervention d'urgence et le personnel de première intervention. Les consultations ont identifié les difficultés, les préoccupations et les efforts pour en arriver à un large consensus, où sont inclus divers groupes et organisations, y compris les entrepreneurs d'intervention d'urgence et autres intéressés. Les coûts et avantages d'une indemnisation, les autres options, et les initiatives relatives à la sécurité et à la sûreté publiques ont été soulevés et discutés.

La consultation par le site Web de Transports Canada et avec les membres du Groupe de travail fédéral/provincial/territorial et du Comité consultatif sur les politiques générales a permis d'obtenir des suggestions pour l'élaboration du texte réglementaire mis de l'avant.

Les intéressés, y compris l'industrie, les syndicats, les premiers intervenants et les gouvernements provinciaux et territoriaux, soutiennent la modification proposée et l'utilisation de PIU agréés pour une réaction à un incident de sûreté (terrorisme).

Mise en œuvre, application et normes de service

L'application de ces modifications serait accomplie par le réseau d'application actuel. Les plans d'intervention d'urgence sont évalués par les officiers de mesures correctrices de la DG TMD.

Contact

For further information on the amendments to the TDG Regulations, please contact

Ms. Linda Hume-Sastre
Legislation and Regulations
Transport Dangerous Goods Directorate
Transport Canada
Place de Ville, Tower C, 9th Floor
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-998-0517
Fax: 613-993-5925
Email: linda.hume-sastre@tc.gc.ca

Personne-ressource

Pour en savoir plus sur les modifications au Règlement TMD, s'adresser à :

Madame Linda Hume-Sastre
Législation et règlements
Direction générale du transport des marchandises dangereuses
Ministère des Transports
Place de Ville, Tour C, 9^e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-998-0517
Télécopieur : 613-993-5925
Courriel : linda.hume-sastre@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 30(1)^a of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*^b, that the Governor in Council, pursuant to sections 27^c and 27.1^d of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Amendment 10)*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 30 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 Linda Hume-Sastre, Legislation and Regulations, Transport Dangerous Goods Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 9th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-998-0517; fax: 613-993-5925; email: linda.hume-sastre@tc.gc.ca).

Ottawa, February 3, 2011

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

**REGULATIONS AMENDING THE TRANSPORTATION
OF DANGEROUS GOODS REGULATIONS
(AMENDMENT 10)**

AMENDMENTS

1. The Table of Contents of Part 7 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*¹ is amended by adding the following after the entry for section 7.9:

Compensation for Authorized Implementation of an Approved Emergency Response Assistance Plan (ERAP).....	7.10
Compensation Limits.....	7.11
Claims for Compensation.....	7.12
Emergency Response Assistance Plan for Emergency Response Contractors.....	7.13

^a S.C. 2009, c. 9, s. 29(1)

^b S.C. 1992, c. 34

^c S.C. 2009, c. 9, s. 25

^d S.C. 2009, c. 9, s. 26

¹ SOR/2001-286

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 30(1)^a de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*^b, que le gouverneur en conseil, en vertu des articles 27^c et 27.1^d de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (modification n^o 10)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports 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 Linda Hume-Sastre, Législation et règlements, Direction générale du transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 9^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-998-0517; téléc. : 613-993-5925; courriel : linda.hume-sastre@tc.gc.ca).

Ottawa, le 3 février 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE
TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES
(MODIFICATION N^o 10)**

MODIFICATIONS

1. La table des matières de la partie 7 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*¹ est modifiée par adjonction, après l'entrée de l'article 7.9, de ce qui suit :

Indemnisation concernant la mise en œuvre autorisée d'un plan d'intervention d'urgence (PIU) agréé.....	7.10
Limites à l'indemnisation.....	7.11
Demande d'indemnisation.....	7.12
Plan d'intervention d'urgence pour les entrepreneurs d'intervention d'urgence.....	7.13

^a L.C. 2009, ch. 9, par. 29(1)

^b L.C. 1992, ch. 34

^c L.C. 2009, ch. 9, art. 25

^d L.C. 2009, ch. 9, art. 26

¹ DORS/2001-286

2. Part 7 of the Regulations is amended by adding the following after section 7.9:

7.10 Compensation for Authorized Implementation of an Approved Emergency Response Assistance Plan (ERAP)

In accordance with section 7.2 of the Act, section 7.10 sets out compensation for a person with an approved emergency response assistance plan (ERAP) and who is authorized by the Minister to implement it to respond to a security (terrorist) incident.

If a person with an approved ERAP is contacted by the Minister and agrees, the Minister could authorize the person to respond to a security (terrorist) incident on behalf of the Government of Canada. The Minister would select an ERAP based on the appropriateness of the plan and the ability of the person to respond in a timely manner. Should the person agree to respond, the Government would pay the expenses, specified in section 7.10, that are associated with the response action, including those related to death, disability or injury. The person would have personal liability protection under section 20 of the Act.

An ERAP response to a security (terrorist) incident involving a release of dangerous goods would occur once it has been determined that all terrorist-related hazards other than the dangerous goods have been eliminated.

Under the Act, industry is responsible for responding to safety or security incidents involving dangerous goods that are offered for transport, imported, handled or transported by a known person who has an approved ERAP for those dangerous goods. This existing response program and associated activities do not change because of these Regulations, which are intended to provide emergency response in the event that there is a security (terrorist) incident involving a release of dangerous goods by unknown persons.

- (1) If a person agrees to implement an approved ERAP in accordance with paragraph 7.1(b) of the Act, the following expenses are authorized for the purposes of compensation under section 7.2 of the Act:
- (a) expenses related to the death, disability or injury of the person or to the death, disability or injury of any of the person's employees or contractors if
 - (i) the person, the employee or the contractor is killed, disabled or injured during the implementation of the approved ERAP, and
 - (ii) the death, disability or injury is the result of an act or omission that was committed by the person in good faith and without negligence;
 - (b) the cost of the person's employees or contractors who are reasonably required to implement the approved ERAP;
 - (c) the cost of using the person's tools and other equipment, such as vehicles, pumps, hoses and generators, that are reasonably required to implement the approved ERAP;
 - (d) travel expenses, such as those incurred for meals, accommodation, fuel, oil and flights, for persons who are reasonably required to implement the approved ERAP;
 - (e) rental fees for heavy equipment, such as cranes, bulldozers, pumps, compressors and generators, that is reasonably required to implement the approved ERAP;

2. La partie 7 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 7.9, de ce qui suit :

7.10 Indemnisation concernant la mise en œuvre autorisée d'un plan d'intervention d'urgence (PIU) agréé

Conformément à l'article 7.2 de la Loi, l'article 7.10 prévoit l'indemnisation d'une personne qui dispose d'un plan d'intervention d'urgence (PIU) agréé et qui est autorisée par le ministre à le mettre en œuvre pour réagir à un incident de sûreté (terrorisme).

Si le ministre entre en contact avec une personne qui dispose d'un PIU agréé et que celle-ci accepte, il pourrait autoriser cette personne à réagir à un incident de sûreté (terrorisme) au nom du gouvernement du Canada. Le ministre choisirait un PIU en fonction de la pertinence du plan et de la compétence de la personne à réagir en temps opportun. Si la personne accepte de réagir, le gouvernement rembourserait les dépenses qui sont précisées à l'article 7.10 et qui sont associées à l'intervention, y compris celles relatives au décès, à l'invalidité ou aux blessures. Elle jouirait d'immunité quant à sa responsabilité personnelle en vertu de l'article 20 de la Loi.

Un PIU pour réagir à un incident de sûreté (terrorisme) mettant en cause un rejet de marchandises dangereuses serait mis en œuvre une fois qu'il a été établi que tous les risques liés au terrorisme, autres que ceux liés aux marchandises dangereuses, ont été éliminés.

En vertu de la Loi, l'industrie a la responsabilité de réagir aux incidents de sécurité ou de sûreté mettant en cause des marchandises dangereuses qui sont présentées au transport, importées, manutentionnées ou transportées par une personne connue qui dispose d'un PIU agréé pour celles-ci. Le programme actuel d'intervention ainsi que les activités connexes ne changent pas en raison du présent règlement, qui a pour objet de prévoir une intervention d'urgence en cas d'incident de sûreté (terrorisme) mettant en cause un rejet de marchandises dangereuses par des inconnus.

- (1) Si la personne accepte de mettre en œuvre un PIU agréé conformément à l'alinéa 7.1b) de la Loi, les dépenses ci-après font l'objet d'une indemnisation au titre de l'article 7.2 de la Loi :
- a) les dépenses relatives au décès ou à l'invalidité de la personne, ou aux blessures subies par celle-ci, ou au décès ou à l'invalidité de tout employé ou de tout entrepreneur de la personne, ou aux blessures subies par ceux-ci, si, à la fois :
 - (i) la personne, l'employé ou l'entrepreneur est tué, atteint d'invalidité ou blessé durant la mise en œuvre du PIU agréé,
 - (ii) le décès, l'invalidité ou les blessures sont causés par un fait — acte ou omission — accompli par la personne de bonne foi et sans négligence;
 - b) le coût des employés ou des entrepreneurs de la personne qui sont raisonnablement nécessaires à la mise en œuvre du PIU agréé;
 - c) le coût d'utilisation d'outils et d'autre équipement de la personne, notamment des véhicules, des pompes, des boyaux et des générateurs, qui sont raisonnablement nécessaires à la mise en œuvre du PIU agréé;
 - d) les frais de déplacement, notamment ceux supportés pour les repas, l'hébergement, le carburant, l'huile et les vols, des personnes qui sont raisonnablement nécessaires à la mise en œuvre du PIU agréé;

- (f) other overhead costs that can be reasonably attributed to the implementation of the approved ERAP;
 - (g) the cost of repairing tools and other equipment that are damaged during the implementation of the approved ERAP;
 - (h) the cost of replacing
 - (i) single-use equipment and supplies, such as packaging, personal protective equipment, personal protective clothing, chemicals and other consumables, that are reasonably required to implement the approved ERAP,
 - (ii) tools and other equipment that are lost during the implementation of the approved ERAP, and
 - (iii) tools and other equipment that are damaged beyond repair during the implementation of the approved ERAP;
 - (i) the cost of repairing or replacing personal property or movables or real property or immovables that have to be damaged to implement the approved ERAP;
 - (j) the cost of defending any legal action for which there is no personal liability under paragraph 20(c) of the Act; and
 - (k) the cost of cleaning up after an incident, including handling and disposal costs for dangerous goods and contaminated materials.
- (2) The following expenses are not authorized for the purposes of compensation under section 7.2 of the Act:
- (a) the cost of purchasing new equipment to implement the approved ERAP; and
 - (b) the cost of lost business or production during the implementation of the approved ERAP.

7.11 Compensation Limits

- (1) Compensation under paragraph 7.10(1)(a) is limited to the compensation that would be paid in relation to the dead, disabled or injured person if the person were insured under
 - (a) the Public Service Management Insurance Plan;
 - (b) the Public Service Health Care Plan, with hospital coverage at level III; and
 - (c) the Public Service Dental Care Plan.
- (2) Compensation under paragraph 7.10(1)(h) in relation to the replacement of the items listed in subparagraphs (i), (ii) and (iii) is limited to the cost of an item of equivalent capability and quality.
- (3) Compensation under paragraph 7.10(1)(i) in relation to damaged property is limited to the fair market value of the property immediately before it is damaged by the person who implements the approved ERAP.

- e) les frais de location d'équipement lourd, notamment des grues, des boteurs, des pompes, des compresseurs et des générateurs, qui est raisonnablement nécessaire à la mise en œuvre du PIU agréé;
 - f) les autres coûts indirects qui peuvent raisonnablement être attribués à la mise en œuvre du PIU agréé;
 - g) le coût de réparation des outils et d'autre équipement qui sont endommagés durant la mise en œuvre du PIU agréé;
 - h) le coût de remplacement :
 - (i) de l'équipement et des fournitures à usage unique, notamment des emballages, de l'équipement de protection personnelle, des vêtements de protection personnelle, des produits chimiques et des autres biens consommables, qui sont raisonnablement nécessaires à la mise en œuvre du PIU agréé,
 - (ii) des outils et d'autre équipement qui sont perdus durant la mise en œuvre du PIU agréé,
 - (iii) des outils et d'autre équipement qui sont endommagés durant la mise en œuvre du PIU agréé et sont irréparables;
 - i) le coût de réparation ou de remplacement de biens meubles ou personnels ou de biens immeubles ou réels qui devront être endommagés pour la mise en œuvre du PIU agréé;
 - j) le coût pour se défendre contre les actions en justice pour lesquelles il n'y a aucune responsabilité personnelle en vertu de l'alinéa 20c) de la Loi;
 - k) le coût du nettoyage après l'incident, y compris le coût de la manutention et de l'élimination de marchandises dangereuses et de matériaux contaminés.
- (2) Les dépenses ci-après ne font pas l'objet d'une indemnisation au titre de l'article 7.2 de la Loi :
- a) le coût d'achat de nouvel équipement pour la mise en œuvre du PIU agréé;
 - b) le coût lié aux occasions d'affaires manquées ou aux pertes de production durant la mise en œuvre du PIU agréé.

7.11 Limites à l'indemnisation

- (1) L'indemnisation au titre de l'alinéa 7.10(1)a se limite à la somme qui serait payée à l'égard de toute personne décédée, invalide ou blessée si celle-ci était assurée en vertu :
 - a) du Régime d'assurance pour les cadres de gestion de la fonction publique;
 - b) du Régime de soins de santé de la fonction publique, avec la garantie-hospitalisation au niveau III;
 - c) du Régime de soins dentaires de la fonction publique.
- (2) L'indemnisation au titre de l'alinéa 7.10(1)h à l'égard du remplacement des articles visés aux sous-alinéas (i), (ii) et (iii) se limite au coût d'un article ayant un potentiel et une qualité équivalents.
- (3) L'indemnisation au titre de l'alinéa 7.10(1)i à l'égard de biens endommagés se limite à la juste valeur marchande du bien immédiatement avant qu'il ait été endommagé par la personne qui met en œuvre le PIU agréé.

7.12 Claims for Compensation

Claims for compensation must be submitted with supporting documentation to the Director General no later than three months after completion of the emergency response work.

This section is intended to accommodate more than one claim because the emergency response work may include mitigation of the danger at multiple sites or may include multiple sequential mitigation actions that take time.

7.13 Emergency Response Assistance Plan for Emergency Response Contractors

A person who is not a manufacturer, producer or distributor of dangerous goods that require an ERAP, but who specializes in emergency response, may apply to have an ERAP approved under section 7.2 of this Part for the purpose of responding, in accordance with paragraph 7.1(b) of the Act, to an actual or anticipated release of dangerous goods.

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

[7-1-o]

7.12 Demande d'indemnisation

Toute demande d'indemnisation doit être présentée, documentation à l'appui, au directeur général dans les trois mois qui suivent l'achèvement des travaux d'intervention d'urgence.

Le présent article vise à permettre plus d'une demande d'indemnisation, car les travaux d'intervention d'urgence peuvent inclure l'atténuation du danger à plusieurs endroits ou plusieurs atténuations successives qui prennent du temps.

7.13 Plan d'intervention d'urgence pour les entrepreneurs d'intervention d'urgence

Toute personne qui n'est ni fabricant, ni producteur, ni distributeur de marchandises dangereuses pour lesquelles un PIU est exigé, mais dont la spécialité est l'intervention d'urgence, peut demander l'agrément d'un PIU en vertu de l'article 7.2 de la présente partie dans le but de réagir à un rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses conformément à l'alinéa 7.1b) de la Loi.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

[7-1-o]

Regulations Amending the Government Contracts Regulations

Statutory authorities

Financial Administration Act and National Capital Act

Sponsoring department

Treasury Board Secretariat

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

In carrying out its programs and providing services to Canadians, the Government of Canada is one of the largest purchasers of goods and services in the country. As such, the Government made a commitment in the Federal Accountability Action Plan to increase the transparency and oversight of government contracting through a regulatory amendment process. Regulation best ensures that all bidders and contractors are made aware of any new conditions regarding entry into contracts with the federal government.

The objective of the appended proposed Regulations is to improve the fairness, openness and transparency of government contracting by deeming integrity clauses to be included implicitly in all federal government bid solicitation documents and procurement contracts. The integrity clauses would thus be considered part of these documents and contracts even if the clauses are not explicitly expressed.

Description and rationale

The proposed Regulations would amend the *Government Contracts Regulations* (GCRs) to deem certain specified integrity clauses to be expressly set out in government contracts for construction, goods or services. It would also give contracting authorities the power to terminate a contract and require the return of any advance payment if a contractor makes a false declaration or fails to comply with a term that is deemed to be present. This is pursuant to amendments to the *Financial Administration Act* (FAA) made through the *Federal Accountability Act* (FedAA), which was assented to on December 12, 2006. In other words, the clauses would be an implicit part of a solicitation or contract even if the clauses are not explicitly contained in the solicitation or contract documents.

The FAA is “an Act to provide for the financial administration of the Government of Canada, the establishment and maintenance of the accounts of Canada and the control of Crown corporations.” The related GCRs establish the conditions of contract entry and the security requirements for government contracts. The approach of including a deemed contract provision is not novel since a similar provision has been included in section 40 of the FAA for over 10 years (i.e. it is a term of every contract that any

Règlement modifiant le Règlement sur les marchés de l'État

Fondements législatifs

Loi sur la gestion des finances publiques et Loi sur la capitale nationale

Ministère responsable

Secrétariat du Conseil du Trésor

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

Étant donné l'étendue des programmes et des services offerts aux Canadiens par le gouvernement du Canada, ce dernier est l'un des plus importants acheteurs de biens et de services au pays. À ce titre, dans le cadre du Plan d'action sur l'imputabilité fédérale, le gouvernement s'est engagé à accroître la transparence et la surveillance des marchés publics au moyen d'un processus de modifications réglementaires. La réglementation est la meilleure façon de veiller à ce que tous les soumissionnaires et adjudicataires soient au courant des nouvelles conditions régissant la passation de marchés publics au gouvernement fédéral.

Le projet de règlement en annexe a pour objectif d'accroître l'équité et la transparence des marchés publics en stipulant que les clauses relatives à l'intégrité font partie de tous les documents d'appel d'offres du gouvernement fédéral et les marchés d'approvisionnement. Ces clauses seraient donc considérées comme faisant partie de ces documents et marchés, même si elles n'y sont pas mentionnées expressément.

Description et justification

Le projet de règlement vise à modifier le *Règlement sur les marchés de l'État* (RME) afin que certaines clauses relatives à l'intégrité soient établies expressément dans les marchés publics de fournitures, de services ou de travaux publics. Il autoriserait aussi les autorités contractantes à mettre fin à un marché et à exiger le remboursement de tout paiement versé à l'avance si un adjudicataire fait une fausse déclaration ou ne respecte pas une condition réputée être incluse, conformément aux modifications à la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP) découlant de la *Loi fédérale sur la responsabilité* (LFR) ayant reçu la sanction royale le 12 décembre 2006. Autrement dit, les clauses feraient implicitement partie d'une demande de soumissions ou d'un marché, même si elles ne sont pas mentionnées expressément dans l'appel d'offre ou le document contractuel.

La LGFP est une loi « relative à la gestion des finances publiques, à la création et à la tenue des comptes du Canada et au contrôle des sociétés d'État ». Pour sa part, le RME établit les conditions régissant la passation de marchés et les exigences de sécurité connexes. La formule consistant à ajouter des clauses réputées faisant partie des marchés n'est pas nouvelle puisqu'une disposition semblable est incluse dans l'article 40 de la LGFP depuis plus de 10 ans (c'est-à-dire que chaque marché renferme

payment under that contract is subject to there being an appropriation for the particular service in the fiscal year in which any commitment under that contract would come due).

Treasury Board's *Contracting Policy* already prohibits the payment of contingency fees to consultant lobbyists, and the *Criminal Code* already prohibits people convicted of fraud from contracting with the government. In addition, Treasury Board provides guidelines to departments regarding the public disclosure of contracts over \$10,000.

The proposed amendments would increase administrative transparency, oversight and accountability for procurement by deeming terms to be expressly stated in contracts that

- Prohibit the payment of contingency fees to consultant lobbyists (pursuant to the FAA, paragraph 42(1)(a));
- Declare that the bidder has not been convicted of certain criminal offenses (pursuant to the FAA, paragraph 42(1)(c));
- Provide the contractor's consent to publicly disclose basic information about a procurement contract (pursuant to the FAA, paragraph 42(1)(e)); and
- Require a contractor to return any advance payments and provide the contractor's consent that the government may cancel the contract in the event of non-compliance with a deemed term (pursuant to the FAA, paragraph 42(1)).

Amendment to the GCRs under 42(1)(a) of the FAA

In Treasury Board's *Contracting Policy*, section 8.11 and Appendix M prohibit contractors from paying contingency fees to consultant lobbyists. The proposed amendment would convert these policy requirements into regulations by deeming clauses that have the same effect as the policy to be expressly set out in contracts.

Amendment to the GCRs based on paragraph 42(1)(c) of the FAA

Following the intent of the current contracting policy requirements (as informed by the recent amendment to the *Criminal Code* through the FedAA), this amendment to the GCRs would deem a clause to be expressed in every procurement contract to prohibit people who are convicted of fraud against the government from entering into the contract. This prohibition is already in the *Criminal Code* and is reflected in the *Contracting Policy*, section 12.5.1, as follows:

The *Criminal Code*, section 748, subsection 3 [now section 750(3)], prohibits anyone who has been convicted of an offence under

- Section 121, Frauds upon the Government;
- Section 124, Selling or Purchasing Office; or
- Section 418, Selling Defective Stores to Her Majesty,

from holding public office, contracting with the government or receiving a benefit from a government contract, unless the Governor in Council has restored (in whole or in part) these capabilities to the individual or the individual has received a pardon.

une clause stipulant que tout paiement versé aux termes d'un marché est assujéti à l'attribution d'un crédit parlementaire pour le service demandé durant l'exercice financier au cours duquel tout engagement pris aux termes de ce marché vient à échéance).

La *Politique sur les marchés* du Conseil du Trésor interdit déjà le versement d'honoraires conditionnels à des lobbyistes-conseils, et le *Code criminel* interdit déjà aux personnes reconnues coupables de fraude de passer des marchés avec le gouvernement. En outre, le Conseil du Trésor a établi des lignes directrices à l'intention des ministères qui les obligent à rendre publics les marchés d'une valeur supérieure à 10 000 dollars.

Les modifications proposées augmenteraient la transparence administrative, la surveillance et la responsabilisation en regard de l'approvisionnement en réputant que les conditions sont énoncées expressément dans les marchés où :

- il est interdit de verser des honoraires conditionnels aux lobbyistes-conseils (en vertu de l'alinéa 42(1)a) de la LGFP);
- il est établi que le soumissionnaire n'a pas été reconnu coupable de certaines infractions criminelles (en vertu de l'alinéa 42(1)c) de la LGFP);
- l'adjudicataire a consenti à divulguer au public les principaux éléments d'information sur le marché d'approvisionnement (en vertu de l'alinéa 42(1)e) de la LGFP);
- l'adjudicataire a accepté de rembourser tout paiement anticipé et a consenti à ce que le gouvernement puisse mettre fin au marché dans le cas de non-conformité à l'une des conditions réputées (en vertu de l'alinéa 42(1) de la LGFP).

Modification du *Règlement sur les marchés de l'État* en vertu de l'alinéa 42(1)a) de la LGFP

L'article 8.11 et l'annexe M de la *Politique sur les marchés* du Conseil du Trésor interdisent aux adjudicataires de verser des honoraires conditionnels à des lobbyistes-conseils. La modification proposée convertirait les exigences de cette politique en un règlement en réputant que les conditions ayant le même effet que la politique sont établies expressément dans les marchés.

Modification du *Règlement sur les marchés de l'État* en vertu de l'alinéa 42(1)c) de la LGFP

Par suite de l'intention visée par les exigences énoncées actuellement dans la *Politique sur les marchés*, telle qu'elle est inspirée par les récentes modifications au *Code criminel* découlant de la LFR, cette modification au RME ferait en sorte que tous les marchés d'approvisionnement renferment une clause interdisant aux personnes reconnues coupables de fraude à l'endroit du gouvernement de passer un marché avec celui-ci. Cette interdiction existe déjà dans le *Code criminel*, et il est prévu à l'article 12.5.1 de la *Politique sur les marchés* :

Le paragraphe 748(3) [maintenant 750(3)] du *Code criminel* interdit à quiconque ayant été déclaré coupable d'une infraction aux termes :

- de l'article 121, Fraudes envers le gouvernement;
- de l'article 124, Achat ou vente d'une charge; ou
- de l'article 418, Vente d'approvisionnements défectueux à Sa Majesté,

d'occuper une charge publique, de passer des marchés avec Sa Majesté ou de recevoir un avantage d'un marché auquel Sa Majesté est partie, à moins que le gouverneur en conseil rétablisse (en tout ou en partie) la capacité de travailler de l'individu ou que celui-ci ait reçu un pardon.

The FedAA amended the *Criminal Code* and the FAA to create new fraud provisions and included them in subsection 750(3) of the *Criminal Code*. However, since few people have been convicted of an offence under the old provisions of the *Criminal Code*, and since there have been no convictions under the new provision, there is little possibility that any current contractor would be affected by converting the policy requirement into a regulation. Further, the consequence of any non-compliance with the proposed Regulations would be limited to a breach of contract. Finally, there is no known reason why any person would object to including this prohibition in contracts. Suppliers and Canadians would reasonably expect that people who have been convicted of certain criminal offences should not be allowed to enter into a contract with the federal government.

Amendment to the GCRs based on paragraph 42(1)(e) of the FAA

Government departments currently disclose contracts over \$10,000. Under the proposed deemed clause, the contractor would consent to the publication of basic information about the contract (including the vendor's name, the reference number, the contract date, the description of work, the contract period, the contract value and comments). Publication of this information enables all Canadians to be better informed about federal government acquisitions.

Amendment to the GCRs based on subsection 42(1) of the FAA

A contractor's non-compliance with a deemed term would give the contracting authority the power to terminate a contract and require the contractor to return any advance payment. This deemed clause mitigates the risk of a contractor making false declarations to obtain a contract or revoking his or her agreement to allow publication of basic information about the contract after its award, both of which Canadians would be expected to find unacceptable. In addition, the deemed clause mitigates the risk to the reputation of the Government of Canada should these circumstances occur.

Other amendments

This proposal contains other amendments to the GCRs:

- To extend the definition of "contracting authority" to include both individuals who are authorized under various laws to enter into contracts and departments that have the authority to enter into contracts on their own (instead of on behalf of the Crown). For example, the *Director of Public Prosecutions Act* gives the Director the power to enter into service contracts. The proposed amendment would continue to exempt a commission of inquiry since commissions are conducted under very short time frames and are required to operate independently from Government to be credible. In addition, the proposed amendment would continue to exempt the staffs of the Senate, the House of Commons, the Library of Parliament, the Office of the Senate Ethics Officer and the Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner as they are part of the Government's legislative branch;
- To remove the definition of "contract" to avoid the potential effect of changing the scope that this term is meant to have. In the FAA, there are a number of sections that use the term "contract" without defining it and it is a legal principle of legislative drafting that a regulation should not, without

La LFR modifie le *Code criminel* et la LGFP afin de créer de nouvelles dispositions sur la fraude et de les inclure au paragraphe 750(3) du *Code criminel*. Cependant, étant donné que très peu de personnes ont été reconnues coupables d'une infraction aux termes des anciennes dispositions du *Code criminel*, et vu que personne n'a été reconnu coupable en vertu des nouvelles dispositions, il est peu probable qu'un adjudicataire actuel soit touché par la conversion des exigences de la politique en un règlement. De plus, la conséquence de la non-conformité au règlement proposé se limiterait à une rupture de contrat. Enfin, il ne semble exister aucun motif pouvant amener une personne à refuser que cette interdiction soit incorporée aux marchés. Les fournisseurs et les Canadiens ont raison de s'attendre à ce que les personnes reconnues coupables de certaines infractions criminelles ne soient pas autorisées à conclure des marchés avec le gouvernement fédéral.

Modification au Règlement concernant les marchés de l'État en vertu de l'alinéa 42(1)e) de la LGFP

À l'heure actuelle, les ministères doivent divulguer les marchés dont la valeur est supérieure à 10 000 dollars. Aux termes de la condition réputée proposée, l'adjudicataire consentirait à la publication des principaux éléments du marché (y compris le nom du fournisseur, le numéro de référence, la date du marché, la description des travaux, la période visée, la valeur du marché et les commentaires). La publication de ces renseignements permet aux Canadiens de se renseigner sur les acquisitions du gouvernement fédéral.

Modification au Règlement concernant les marchés de l'État en vertu du paragraphe 42(1) de la LGFP

Si un adjudicataire ne respecte pas une condition réputée, l'autorité contractante pourrait mettre fin au marché et exiger de l'adjudicataire qu'il rembourse tout paiement versé à l'avance. Cette condition réputée atténue le risque qu'un adjudicataire fasse une fausse déclaration pour décrocher un marché ou qu'il revienne sur son consentement à autoriser la publication des principaux éléments du marché après son attribution. Ces deux situations seraient considérées comme inacceptables aux yeux des Canadiens. De plus, la condition réputée atténue le risque de ternir la réputation du gouvernement du Canada en pareilles circonstances.

Autres modifications

Ce projet comprend d'autres modifications au RME :

- L'élargissement de la définition de « autorité contractante » afin d'inclure les personnes qui sont autorisées à passer des marchés en vertu de différentes lois et les ministères qui sont autorisés à conclure des marchés à leur titre (plutôt qu'au nom de la Couronne). La *Loi sur le directeur des poursuites pénales*, par exemple, autorise le directeur à conclure des marchés de services. Aux termes des modifications proposées, une commission d'enquête serait toujours exempte puisque les commissions ont lieu sur une très courte durée, et elles doivent se dérouler indépendamment du gouvernement afin de conserver leur crédibilité. En outre, les modifications proposées continueraient d'exempter les employés du Sénat, de la Chambre des communes, de la Bibliothèque du Parlement, du Bureau du conseiller sénatorial en éthique et du Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique, car ils font partie de l'organe législatif du gouvernement;
- L'abrogation de la définition de « marché » pour éviter de possiblement modifier la portée que ce terme est censé avoir. De nombreux articles de la LGFP utilisent le terme « marché », sans toutefois le définir, et le fait qu'un règlement ne

express authority, define a term that is used without being defined in the Act under which it is made;

- To change the application of the Regulations from “on behalf of Her Majesty” to contracts that “provide for the payment of any money by Her Majesty.” This change clarifies that the Regulations apply when construction, goods or services are for use in or by a department;
- To remove the National Capital Commission (NCC) from the GCRs, consistent with the NCC Mandate Review Panel’s recommendation;
- To use a more precise French expression in the Regulations for “la prestation de services juridiques”;
- To replace the reference to the *Federal Real Property Act* with the updated name of this Act, the *Federal Real Property and Federal Immovables Act*; and
- To exempt Agents of Parliament, the Director of Public Prosecutions and the Communications Security Establishment Commissioner from the requirement to seek the approval of the Minister of Justice to enter into a contract for legal services. The proposal to exempt Agents of Parliament and the offices of the Communications Security Establishment Commissioner and the Director of Public Prosecutions from the requirement to engage legal services only by authority of the Minister of Justice is consistent with the legislation that established these organizations to be at arm’s-length from the Government.

Alternatives

Option 1: Maintain current Regulations without changes

This option was rejected because it would not fulfill the implied will of Parliament to deem certain clauses to be in contracts, as per the Government’s commitment in the Federal Accountability Action Plan. Further, during committee hearings into the relevant sections of the FedAA, committee members understood that the intent of section 312 of the FedAA was to improve the transparency and oversight of the government procurement process and that additional analysis was needed before incorporating the requirements directly into the FAA.

Option 2: Amend the GCRs to fix terms that are deemed to be in contracts

This option involves making the coordinating amendments and the non-controversial regulatory amendments described above to bring into force the intention of the FedAA. The proposed Regulations have been analyzed to determine that the risk of creating unintended consequences is low.

Benefits and costs

The proposed amendments would not impose any new costs on departments that are not already required under the *Contracting Policy* and other government policies. There would be no imposition of additional requirements on other stakeholders. The amendments would improve the fairness, openness and transparency of the procurement process by including integrity clauses in procurement contracts.

Consultation

The FedAA involved extensive consultations and public involvement. Dozens of witnesses were called to two parliamentary committees studying the Bill that led to the FedAA. The committees held over 40 meetings during 2006, and Parliamentarians debated the Bill for 22 days before passing it.

devrait pas, sans autorisation expresse, définir des termes qui sont utilisés mais non définis dans la loi en vertu de laquelle il est pris est un principe juridique de rédaction législative;

- Le remplacement de l’application du Règlement « pour le compte de Sa Majesté » par des contrats « prévoyant des paiements à effectuer par Sa Majesté ». Cette modification précise que le Règlement s’applique quand les biens, services ou services de construction sont acquis aux fins d’utilisation par un ministère;
- L’exclusion de la Commission de la capitale nationale (CCN) du RME, suivant la recommandation du Comité d’examen du mandat de la CCN;
- L’emploi d’un terme plus précis dans la version française du Règlement pour « la prestation de services juridiques »;
- Le remplacement du renvoi à la *Loi sur les immeubles fédéraux* par le nouveau titre de cette loi, la *Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux*;
- L’exemption des agents du Parlement, du directeur des poursuites pénales et du commissaire du Centre de la sécurité des télécommunications de l’exigence relative à l’agrément du ministre de la Justice comme condition de passation d’un marché de prestation de services juridiques. L’exemption proposée est conforme à la loi autorisant ces organisations à fonctionner indépendamment du gouvernement.

Solutions envisagées

Solution 1 : Ne pas modifier le Règlement

Cette solution a été rejetée, étant donné qu’elle ne permet pas de donner suite à la volonté exprimée par le Parlement de juger que certaines clauses font partie des marchés, selon l’engagement du gouvernement énoncé dans le Plan d’action sur l’imputabilité fédérale. De plus, lors des audiences tenues dans le cadre de l’étude en comité des dispositions pertinentes de la LFR, les membres des comités ont saisi que l’article 312 de la LFR visait à accroître la transparence et la surveillance du processus d’approvisionnement du gouvernement et qu’une analyse supplémentaire est nécessaire avant d’intégrer les exigences dans la LGFP.

Solution 2 : Modifier le Règlement concernant les marchés de l’État afin de définir les modalités réputées faire partie des marchés

Cette solution consiste à coordonner les modifications et les modifications non controversables au Règlement qui sont décrites ci-dessus afin de respecter l’esprit de la LFR. Le projet de règlement a été analysé, et il a été déterminé que le risque qu’il entraîne des conséquences imprévues est faible.

Avantages et coûts

Les modifications proposées n’entraîneraient pas pour les ministères des coûts qui s’ajoutent à ceux qui sont déjà exigés selon la *Politique sur les marchés* et d’autres politiques du gouvernement. Pour ce qui est des intervenants, il n’y aurait aucune nouvelle exigence. Les modifications accroîtraient l’équité et la transparence du processus d’approvisionnement par l’ajout dans les marchés d’approvisionnement des clauses relatives à l’intégrité.

Consultation

La LFR a donné lieu à des consultations poussées et à une forte mobilisation publique. Des douzaines de témoins ont comparu devant les deux comités parlementaires ayant étudié le projet de loi qui a mené à la LFR. Ces comités ont tenu plus de 40 réunions en 2006, et les parlementaires ont discuté de ce projet de loi pendant 22 jours avant de l’adopter.

The provisions dealing with lobbyists, fraud and proactive disclosure were addressed in several committee hearings and became the subject of amendments discussed and passed in both the House of Commons and the Senate.

A first set of proposed regulatory amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 29, 2007, for public input. The consultation period lasted 30 days. Comments received from Public Works and Government Services Canada were technical in nature and have been incorporated into the appended proposed Regulations.

To ensure that there were no further concerns after the pre-publication period, the Treasury Board of Canada Secretariat invited comments from the Privy Council Office regarding commissions of inquiry and also from the Office of the Communications Security Establishment Commissioner. Feedback was also invited from the offices of Agents of Parliament, the Director of Public Prosecutions, the Department of Justice and the National Capital Commission. All responses have been incorporated into the appended proposed Regulations.

Additional technical issues arose in redrafting the Regulations following the initial pre-publication period. For example, it was discovered that the GCRs appeared to limit the application of Part III of the FAA, which is inconsistent with the power to make regulations. Deleting the definition of "contract" corrected this situation, but required coordinating amendments with other regulations and holding another round of consultations to ensure that there were no other impacts on stakeholders. The changes have been incorporated into the appended proposed Regulations.

The proposed Regulations will again be pre-published due to the time that has passed since the first pre-publication and the number of changes that have been made as a result of the consultations.

Compliance and enforcement

The compliance and enforcement of the GCRs would remain the same. In addition, should someone be found to have made a false declaration, the contracting authority would be authorized to terminate the contract and require the contractor to return any advance payments.

Contact

Glenn Richardson
Senior Policy Analyst
Acquired Services and Assets Sector
Office of the Comptroller General
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier
140 O'Connor Street
Ottawa, Ontario
K1A 0R5
Telephone: 613-941-7179
Fax: 613-957-2405
Email: Glenn.Richardson@tbs-sct.gc.ca

Les dispositions relatives aux lobbyistes, à la fraude et à la divulgation proactive ont été examinées dans le cadre de plusieurs audiences des comités, et elles ont fait l'objet de modifications discutées et adoptées à la Chambre des communes et au Sénat.

Une première série de modifications au Règlement a été publiée au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 29 septembre 2007 afin d'obtenir des commentaires du public. La période de consultation a duré 30 jours. Les commentaires reçus de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada étaient de nature technique et ont été intégrés au règlement proposé en annexe.

Afin d'éviter des préoccupations en regard du Règlement après la publication au préalable, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a demandé au Bureau du Conseil privé de fournir des commentaires sur les commissions d'enquête et au commissaire du Centre de la sécurité des télécommunications de fournir ses commentaires. Il a également sollicité des commentaires des bureaux des agents du Parlement, du directeur des poursuites pénales, du ministère de la Justice et de la Commission de la capitale nationale. Tous les commentaires ont été intégrés dans le projet de règlement en annexe.

D'autres difficultés de nature technique sont survenues dans la nouvelle ébauche du Règlement après la période initiale de publication au préalable. On a découvert, par exemple, que le RME semble restreindre l'application de la partie III de la LGFP, ce qui va à l'encontre de l'autorisation d'édicter un règlement. La suppression de la définition de « marché » a permis de régler ce problème, mais a nécessité la coordination de modifications dans d'autres règlements et la tenue d'une autre série de consultations pour veiller à ce qu'il n'y ait aucune autre répercussion sur les intervenants. Les modifications ont été intégrées dans le projet de règlement en annexe.

Le projet de règlement sera de nouveau publié au préalable en raison de la période qui s'est écoulée depuis la première publication au préalable et du nombre de modifications qui ont été apportées par suite des consultations.

Respect et exécution

Le respect et l'exécution du RME resteraient tels qu'ils sont actuellement. En outre, si une personne fait une fausse déclaration, l'autorité contractante peut mettre fin au marché et exiger le remboursement de tout paiement versé à l'avance.

Personne-ressource

Glenn Richardson
Analyste principal de la politique
Secteur des services acquis et des actifs
Bureau du contrôleur général
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
140, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0R5
Téléphone : 613-941-7179
Télécopieur : 613-957-2405
Courriel : Glenn.Richardson@tbs-sct.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsections 41(1)^a and 42(1)^b of the *Financial Administration Act*^c and subsection 15(3)^d of the *National Capital Act*^e, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Government Contracts Regulations*.

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 Glenn Richardson, Senior Policy Analyst, Acquired Services and Assets Sector, Office of the Controller General, Treasury Board of Canada Secretariat, Ottawa, Ontario K1A 0R5 (tel.: 613-941-7179; fax: 613-957-2405; e-mail: Glenn.Richardson@tbs-sct.gc.ca).

Ottawa, February 3, 2011

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu des paragraphes 41(1)^a et 42(1)^b de la *Loi sur la gestion des finances publiques*^c et du paragraphe 15(3)^d de la *Loi sur la capitale nationale*^e, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les marchés de l'État*, ci-après.

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 Glenn Richardson, analyste principal de la politique, Secteur des services acquis et des actifs, Bureau du contrôleur général, Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0R5 (tél. : 613-941-7179; téléc. : 613-957-2405; courriel : Glenn.Richardson@tbs-sct.gc.ca).

Ottawa, le 3 février 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

REGULATIONS AMENDING THE GOVERNMENT
CONTRACTS REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definition “contract” in section 2 of the *Government Contracts Regulations*¹ is repealed.

(2) The definition “contracting authority” in section 2 of the Regulations is replaced by the following:

“contracting authority” means

- (a) the appropriate Minister, as defined in paragraph (a), (a.1) or (b) of the definition “appropriate Minister” in section 2 of the *Financial Administration Act*;
- (b) a department within the meaning of paragraph (a.1) of the definition of “department” in section 2 of the *Financial Administration Act* that has the legal authority to enter into a contract;
- (c) a departmental corporation named in Schedule II to the *Financial Administration Act*;
- (d) any individual — other than a commissioner appointed under the *Inquiries Act* and any individual authorized under the *Parliament of Canada Act* to enter into a contract — who is authorized by or under an Act of Parliament to enter into a contract. (*autorité contractante*)

2. (1) The portion of section 3 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

3. (1) These Regulations apply to all goods, service and construction contracts that are entered into by a contracting authority and that provide for the payment of any money by Her Majesty, except

(2) Paragraphs 3(1)(d) and (e) of the Regulations are replaced by the following:

- (d) a contract for the performance of legal services;

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT
SUR LES MARCHÉS DE L'ÉTAT

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « marché », à l'article 2 du *Règlement sur les marchés de l'État*¹, est abrogée.

(2) La définition de « autorité contractante », à l'article 2 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« autorité contractante »

- a) le ministre compétent au sens des alinéas a), a.1) ou b) de la définition de « ministre compétent » à l'article 2 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*;
- b) un ministère au sens de l'alinéa a.1) de la définition de « ministère » à l'article 2 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* qui est autorisé par la loi à conclure un marché;
- c) tout établissement public mentionné à l'annexe II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*;
- d) tout particulier — autre qu'un commissaire nommé en vertu de la *Loi sur les enquêtes* et tout particulier autorisé à conclure un marché sous le régime de la *Loi sur le Parlement du Canada* — autorisé sous le régime d'une loi fédérale à conclure un marché. (*contracting authority*)

2. (1) Le passage de l'article 3 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

3. (1) Le présent règlement s'applique aux marchés de fournitures, de services ou de travaux publics conclus par une autorité contractante et prévoyant des paiements à effectuer par Sa Majesté, sauf les suivants :

(2) Les alinéas 3(1)d) et e) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- d) les marchés de prestation de services juridiques;

^a S.C. 2006, c. 9, s. 311

^b S.C. 2006, c. 9, s. 312

^c R.S., c. F-11

^d R.S., c. 5 (4th Supp.), s. 6(2)

^e R.S., c. N-4

¹ SOR/87-402

^a L.C. 2006, ch. 9, art. 311

^b L.C. 2006, ch. 9, art. 312

^c L.R., ch. F-11

^d L.R., ch. 5 (4^e suppl.), par. 6(2)

^e L.R., ch. N-4

¹ DORS/87-402

(e) a contract for the fit-up of an office or a residential accommodation if the contract for fit-up is part of a transaction authorized pursuant to the *Federal Real Property and Federal Immovables Act* or the regulations made under it; or

(3) The Regulations are amended by adding the following after subsection 3(1):

(2) Despite paragraph (1)(d), section 4 applies to a contract for the performance of legal services.

(3) Despite subsection (1), section 18 applies to any contract referred to in that subsection.

3. The heading before section 4 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

PRESTATION DE SERVICES JURIDIQUES

4. Section 4 of the Regulations is replaced by the following:

4. It is a condition under which a contract for the performance of legal services may be entered into that the Minister of Justice approve the entering into of the contract, except in respect of a contracting authority referred to in the schedule.

5. The Regulations are amended by adding the following after section 17:

PART III

DEEMED TERMS

18. (1) The following terms are deemed to be expressly set out in every construction, goods or service contract that provides for the payment of any money by Her Majesty:

(a) the contractor declares that the contractor has not, directly or indirectly, paid or agreed to pay, and will not, directly or indirectly, pay a contingency fee to any individual for the solicitation, negotiation or obtaining of the contract if the payment of the fee would require the individual to file a return under section 5 of the *Lobbying Act*;

(b) all accounts and records relating to any payment by the contractor of fees or other compensation for the solicitation, negotiation or obtaining of the contract shall be subject to any accounting and auditing provisions of the contract;

(c) the contractor declares that the contractor has not been convicted of an offence, other than an offence for which a pardon has been granted, under section 121, 124 or 418 of the *Criminal Code*;

(d) the contractor consents, in the case of a contract that has a value in excess of \$10,000, to the public disclosure of basic information — other than information described in any of paragraphs 20(1)(a) to (d) of the *Access to Information Act* — relating to the contract; and

(e) if the contractor makes a false declaration under paragraph (a) or (c) or fails to comply with the terms set out in paragraph (b) or (d), it is an act of default under the contract and the contractor agrees, in addition to any other remedies that may be available against the contractor, to immediately return any advance payments and agrees that the contracting authority may terminate the contract.

(2) The following terms are deemed to be expressly set out in every bid solicitation for a construction, goods or service contract that provides for the payment of any money by Her Majesty:

(a) the bidder declares that the bidder has not, directly or indirectly, paid or agreed to pay, and will not, directly or indirectly, pay, a contingency fee to any individual for the

e) les marchés portant sur l'aménagement de bureaux ou de locaux d'habitation qui font partie d'opérations autorisées en vertu de la *Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux* ou ses règlements d'application;

(3) Le même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe 3(1), de ce qui suit :

(2) Malgré l'alinéa (1)d), l'article 4 s'applique aux marchés de prestation de services juridiques.

(3) Malgré le paragraphe (1), l'article 18 s'applique aux marchés visés à ce paragraphe.

3. L'intertitre précédant l'article 4 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

PRESTATION DE SERVICES JURIDIQUES

4. L'article 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4. L'agrément du ministre de la Justice est une condition de passage des marchés de prestation de services juridiques, sauf à l'égard des autorités contractantes mentionnées à l'annexe.

5. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 17, de ce qui suit :

PARTIE III

CONDITIONS RÉPUTÉES

18. (1) Les conditions ci-après sont réputées faire partie intégrante de tout marché de fournitures, de services ou de travaux publics prévoyant des paiements à effectuer par Sa Majesté :

a) l'adjudicataire déclare qu'il n'a ni versé ni accepté de verser, directement ou indirectement, et qu'il ne versera pas, directement ou indirectement, des honoraires conditionnels à un particulier pour la sollicitation, la négociation ou l'obtention du marché, si le paiement de ces honoraires obligerait cette personne à faire une déclaration en application de l'article 5 de la *Loi sur le lobbying*;

b) tous les comptes et registres relatifs à des versements d'honoraires ou d'autre rémunération effectués par l'adjudicataire pour la sollicitation, la négociation ou l'obtention du marché sont assujettis aux dispositions du marché sur la comptabilisation et la vérification, le cas échéant;

c) l'adjudicataire déclare qu'il n'a jamais été déclaré coupable de l'une des infractions visées aux articles 121, 124 et 418 du *Code criminel*, à l'exception, le cas échéant, des infractions pour lesquelles il a été réhabilité;

d) l'adjudicataire consent à la communication des principaux éléments d'information concernant le marché si la valeur de celui-ci excède 10 000 \$, à l'exception des renseignements visés à l'un des alinéas 20(1)a) à d) de la *Loi sur l'accès à l'information*;

e) l'adjudicataire qui fournit une fausse déclaration en contravention des alinéas a) ou c) ou qui contrevient à l'une des conditions prévues aux alinéas b) et d) contrevient au contrat et accepte qu'en plus des autres recours qui peuvent être exercés contre lui, de rembourser immédiatement tout acompte et consent à ce que l'autorité contractante puisse mettre fin au marché.

(2) Les conditions ci-après sont réputées faire partie intégrante de tout appel d'offres se rapportant à un marché visé au paragraphe (1) :

a) le soumissionnaire déclare qu'il n'a ni versé ni accepté de verser, directement ou indirectement, et qu'il ne versera pas, directement ou indirectement, des honoraires conditionnels à

solicitation, negotiation or obtaining of the contract if the payment of the fee would require the individual to file a return under section 5 of the *Lobbying Act*; and

(b) the bidder declares that the bidder has not been convicted of an offence referred to in paragraph (1)(c), other than an offence for which a pardon has been granted.

6. The Regulations are amended by adding, after section 18, the schedule set out in the schedule to these Regulations.

COMING INTO FORCE

7. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

SCHEDULE (Section 6)

SCHEDULE (Section 4)

CONTRACTING AUTHORITIES EXEMPTED FROM SECTION 4

The Auditor General of Canada
Le vérificateur général du Canada

The Chief Electoral Officer of Canada
Le directeur général des élections

The Commissioner of Lobbying
Le commissaire au lobbying

The Commissioner of Official Languages
Le commissaire aux langues officielles

The Commissioner of the Communications Security Establishment
Le commissaire du Centre de la sécurité des télécommunications

The Director of Public Prosecutions
Le directeur des poursuites pénales

The Information Commissioner of Canada
Le commissaire à l'information du Canada

The Privacy Commissioner of Canada
Le commissaire à la vie privée du Canada

The Public Sector Integrity Commissioner of Canada
Le commissaire à l'intégrité du secteur public

un particulier pour la sollicitation, la négociation ou l'obtention du marché, si le paiement de ces honoraires obligerait cette personne à faire une déclaration en application de l'article 5 de la *Loi sur le lobbying*;

b) le soumissionnaire déclare qu'il n'a jamais été déclaré coupable d'une infraction visée à l'alinéa (1)c), à l'exception, le cas échéant, des infractions pour lesquelles il a été réhabilité.

6. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 18, de l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

ANNEXE (article 6)

ANNEXE (article 4)

AUTORITÉS CONTRACTANTES EXEMPTÉES DE L'APPLICATION DE L'ARTICLE 4

Le commissaire à la vie privée du Canada
The Privacy Commissioner of Canada

Le commissaire aux langues officielles
The Commissioner of Official Languages

Le commissaire à l'information du Canada
The Information Commissioner of Canada

Le commissaire à l'intégrité du secteur public
The Public Sector Integrity Commissioner of Canada

Le commissaire au lobbying
The Commissioner of Lobbying

Le commissaire du Centre de la sécurité des télécommunications
The Commissioner of the Communications Security Establishment

Le directeur des poursuites pénales
The Director of Public Prosecutions

Le directeur général des élections
The Chief Electoral Officer of Canada

Le vérificateur général du Canada
The Auditor General of Canada

INDEX

Vol. 145, No. 7 — February 12, 2011

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board**

Canada-Newfoundland Atlantic Accord Implementation Act	
Call for Bids No. NL10-01	247
Call for Bids No. NL10-02	248
Call for Bids No. NL10-03	250

Canadian International Trade Tribunal

Maintenance, repair, modification, rebuilding and installation of goods/equipment — Order	251
Quality control, testing, inspection and technical representative services — Inquiry	251

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

* Addresses of CRTC offices — Interventions	252
Decision	
2011-68	255
Information bulletin	
2011-63 — Applications processed pursuant to streamlined procedures	255
Notices of consultation	
2010-931-1 — Call for comments on amendments to the Broadcasting Distribution Regulations	254
2011-58 — Call for comments on the addition of SIC Noticias to the lists of eligible satellite services for distribution on a digital basis	253
2011-62 — Notice of applications received	253
2011-65 — Call for comments on a consolidated list of eligible satellite services	253
2011-66 — Call for comments on a revised distribution order for the Cable Public Affairs Channel and the House of Commons programming service	254
Order	
2011-60 — Exemption order for small video-on-demand undertakings	255
Regulatory policy	
2011-59 — Standard requirements for video-on-demand undertakings	254

National Energy Board

Encana Corporation — Application to export electricity to the United States	256
---	-----

Patented Medicine Prices Review Board

Patent Act	
Order	257

GOVERNMENT NOTICES**Environment, Dept. of the**

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Order 2011-87-01-02 Amending the Non-domestic Substances List	237
Permit No. 4543-2-04363	226
Permit No. 4543-2-04364	228
Permit No. 4543-2-04366	229
Permit No. 4543-2-06646	231
Permit No. 4543-2-06647	233
Permit No. 4543-2-06648	235

GOVERNMENT NOTICES — Continued**Industry, Dept. of**

Competition Act	
Revised Competition Act pre-merger notification transaction-size threshold for 2011	237
Investment Canada Act	
Amount for the year 2011	238
Radiocommunication Act	
SMSE-005-11 — Decisions on a band plan for Broadband Radio Service (BRS) and consultation on a policy and technical framework to license spectrum in the band 2500-2690 MHz	238

Transport, Dept. of

Aeronautics Act	
Passenger Identification and Behaviour Observation Interim Order	239
Canada Marine Act	
Montreal Port Authority — Supplementary letters patent	243

Treasury Board

Financial Administration Act	
Health Services Occupational Group and sub-group definition modifications (<i>Erratum</i>)	244

MISCELLANEOUS NOTICES

Amazing Facts Canada, relocation of head office	258
Centre d'aide aux entreprises des Basses-Laurentides inc., relocation of head office	258
Easy Recite Arabic Academy, surrender of charter	258
Fishman Family Foundation (The), surrender of charter	258
Fraternité Mariale du Canada Inc. (La), surrender of charter	259
Hunt for the Cause Foundation, relocation of head office	259
Smart Bubble Society, relocation of head office	259

PARLIAMENT**Chief Electoral Officer**

Canada Elections Act	
Deregistration of registered electoral district associations	245

House of Commons

* Filing applications for private bills (Third Session, Fortieth Parliament)	245
--	-----

Senate

Queen's University at Kingston	245
--------------------------------------	-----

PROPOSED REGULATIONS**Environment, Dept. of the**

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Regulations Amending the Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations	261

Finance, Dept. of

Bank Act	
Regulations Amending the Insurance Business (Authorized Foreign Banks) Regulations	297
Regulations Amending the Insurance Business (Banks and Bank Holding Companies) Regulations	291
Cooperative Credit Associations Act	
Regulations Amending the Insurance Business (Cooperative Credit Associations) Regulations	299
Trust and Loan Companies Act	
Regulations Amending the Insurance Business (Trust and Loan Companies) Regulations	301

PROPOSED REGULATIONS — Continued**Transport, Dept. of**

Aeronautics Act

Canadian Aviation Security Regulations 303

Transportation of Dangerous Goods Act, 1992

Regulations Amending the Transportation of Dangerous
Goods Regulations (Amendment 10)..... 412**Treasury Board Secretariat**

Financial Administration Act and National Capital Act

Regulations Amending the Government Contracts
Regulations 420

INDEX

Vol. 145, n° 7 — Le 12 février 2011

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Amazing Facts Canada, changement de lieu du siège social.....	258
Centre d'aide aux entreprises des Basses-Laurentides inc., changement de lieu du siège social.....	258
Easy Recite Arabic Academy, abandon de charte	258
Fishman Family Foundation (The), abandon de charte	258
Fraternité Mariale du Canada Inc. (La), abandon de charte.....	259
Hunt for the Cause Foundation, changement de lieu du siège social.....	259
Smart Bubble Society, changement de lieu du siège social ...	259

AVIS DU GOUVERNEMENT**Conseil du Trésor**

Loi sur la gestion des finances publiques	
Modifications aux définitions du groupe et des sous-groupes professionnels des Services de santé (<i>Erratum</i>)	244

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Arrêté 2011-87-01-02 modifiant la Liste extérieure	237
Permis n° 4543-2-04363	226
Permis n° 4543-2-04364	228
Permis n° 4543-2-04366	229
Permis n° 4543-2-06646	231
Permis n° 4543-2-06647	233
Permis n° 4543-2-06648	235

Industrie, min. de l'

Loi sur Investissement Canada	
Montant pour l'année 2011	238
Loi sur la concurrence	
Seuil révisé visant la taille des transactions devant faire l'objet d'un préavis de fusion en vertu de la Loi sur la concurrence pour 2011	237
Loi sur la radiocommunication	
SMSE-005-11 — Décisions sur un plan de répartition des fréquences attribuées au service radio large bande (SRLB) et consultation sur un cadre politique et technique de délivrance des licences de spectre dans la bande de 2 500-2 690 MHz	238

Transports, min. des

Loi maritime du Canada	
Administration portuaire de Montréal — Lettres patentes supplémentaires.....	243
Loi sur l'aéronautique	
Arrêté d'urgence visant l'identification des passagers et l'observation de leurs comportements.....	239

COMMISSIONS**Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés**

Loi sur les brevets	
Ordonnance.....	257

COMMISSIONS (suite)**Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes**

* Adresses des bureaux du CRTC — Interventions.....	252
Avis de consultation	
2010-931-1 — Appel aux observations sur les modifications au Règlement sur la distribution de radiodiffusion.....	254
2011-58 — Appel aux observations sur l'ajout de SIC Noticias aux listes des services par satellite admissibles à une distribution en mode numérique.....	253
2011-62 — Avis de demandes reçues.....	253
2011-65 — Appel aux observations sur la liste générale des services par satellite admissibles	253
2011-66 — Appel aux observations sur une ordonnance de distribution révisée pour la Chaîne d'affaires publiques par câble et le service de la Chambre des Communes	254
Bulletin d'information	
2011-63 — Demandes ayant été traitées conformément aux procédures simplifiées.....	255
Décision	
2011-68.....	255
Ordonnance	
2011-60 — Ordonnance d'exemption pour les petites entreprises de vidéo sur demande.....	255
Politique réglementaire	
2011-59 — Exigences normalisées pour les entreprises de vidéo sur demande.....	254
Office Canada — Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers	
Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve	
Appel d'offres n° NL10-01	247
Appel d'offres n° NL10-02	248
Appel d'offres n° NL10-03	250
Office national de l'énergie	
Encana Corporation — Demande visant l'exportation d'électricité aux États-Unis.....	256
Tribunal canadien du commerce extérieur	
Contrôle de la qualité, essais et inspections et services de représentants techniques — Enquête.....	251
Entretien, réparation, modification, réfection et installation de biens et d'équipement — Ordonnance.....	251

PARLEMENT**Chambre des communes**

* Demandes introductives de projets de loi privés (Troisième session, quarantième législature)	245
--	-----

Directeur général des élections

Loi électorale du Canada	
Radiation d'associations de circonscription enregistrées....	245

Sénat

Université Queen's à Kingston	245
-------------------------------------	-----

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Environnement, min. de l'**

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression	261

Finances, min. des

Loi sur les associations coopératives de crédit	
Règlement modifiant le Règlement sur le commerce de l'assurance (associations coopératives de crédit)	299

RÈGLEMENTS PROJETÉS (suite)**Finances, min. des (suite)**

Loi sur les banques

Règlement modifiant le Règlement sur le commerce
de l'assurance (banques et sociétés de portefeuille
bancaires)..... 291

Règlement modifiant le Règlement sur le commerce
de l'assurance (banques étrangères autorisées) 297

Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt

Règlement modifiant le Règlement sur le commerce
de l'assurance (sociétés de fiducie et de prêt) 301

Secrétariat du Conseil du TrésorLoi sur la gestion des finances publiques et Loi sur la
capitale nationale

Règlement modifiant le Règlement sur les marchés
de l'État..... 420

Transports, min. des

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

Règlement modifiant le Règlement sur le transport des
marchandises dangereuses (modification n° 10) 412

Loi sur l'aéronautique

Règlement canadien sur la sûreté aérienne 303



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