

Canada Gazette

Part II



Gazette du Canada

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, SEPTEMBER 18, 2019

Statutory Instruments 2019

SOR/2019-322 to 325 and SI/2019-92 to 96 and 98 to 100

Pages 6230 to 6351

OTTAWA, LE MERCREDI 18 SEPTEMBRE 2019

Textes réglementaires 2019

DORS/2019-322 à 325 et TR/2019-92 à 96 et 98 à 100

Pages 6230 à 6351

Notice to Readers

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* on January 9, 2019, and at least every second Wednesday thereafter.

Part II of the *Canada Gazette* contains all “regulations” as defined in the *Statutory Instruments Act* and certain other classes of statutory instruments and documents required to be published therein. However, certain regulations and classes of regulations are exempt from publication by section 15 of the *Statutory Instruments Regulations* made pursuant to section 20 of the *Statutory Instruments Act*.

The two electronic versions of the *Canada Gazette* are available free of charge. A Portable Document Format (PDF) version of Part I, Part II and Part III as an official version since April 1, 2003, and a HyperText Mark-up Language (HTML) version of Part I and Part II as an alternate format are available on the [Canada Gazette website](#). The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the [Parliament of Canada website](#).

Copies of Statutory Instruments that have been registered with the Clerk of the Privy Council are available, in both official languages, for inspection and sale at Room 811, 90 Sparks Street, Ottawa, Canada.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Services and Procurement Canada by email at TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Avis au lecteur

La Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 9 janvier 2019, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

La Partie II de la *Gazette du Canada* est le recueil des « règlements » définis comme tels dans la loi précitée et de certaines autres catégories de textes réglementaires et de documents qu’il est prescrit d’y publier. Cependant, certains règlements et catégories de règlements sont soustraits à la publication par l’article 15 du *Règlement sur les textes réglementaires*, établi en vertu de l’article 20 de la *Loi sur les textes réglementaires*.

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1^{er} avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le [site Web de la Gazette du Canada](#). La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le [site Web du Parlement du Canada](#).

Des exemplaires des textes réglementaires enregistrés par le greffier du Conseil privé sont à la disposition du public, dans les deux langues officielles, pour examen et vente à la pièce 811, 90, rue Sparks, Ottawa, Canada.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Services publics et Approvisionnement Canada par courriel à l’adresse TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Registration

SOR/2019-322 August 29, 2019

SPECIES AT RISK ACT

Whereas the Atlantic Salmon (*Salmo salar*) Inner Bay of Fundy population is a wildlife species that is listed as an endangered species in Part 2 of Schedule 1 to the *Species at Risk Act*^a;

Whereas the recovery strategy that identified the critical habitat of that species has been included in the Species at Risk Public Registry;

Whereas a portion of the critical habitat of that species is in a place referred to in subsection 58(2)^b of that Act and, under subsection 58(5) of that Act, that portion must be excluded from the annexed Order;

And whereas, pursuant to subsection 58(5) of that Act, the Minister of Fisheries and Oceans has consulted with the Minister responsible for the Parks Canada Agency, namely the Minister of the Environment, with respect to the annexed Order;

Therefore, the Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to subsections 58(4) and (5) of the *Species at Risk Act*^a, makes the annexed *Critical Habitat of the Atlantic Salmon (Salmo salar) Inner Bay of Fundy Population Order*.

Ottawa, August 27, 2019

Jonathan Wilkinson
Minister of Fisheries and Oceans**Critical Habitat of the Atlantic Salmon (*Salmo salar*) Inner Bay of Fundy Population Order****Application**

1 Subsection 58(1) of the *Species at Risk Act* applies to the critical habitat of the Atlantic Salmon (*Salmo salar*) Inner Bay of Fundy population — which is identified in the recovery strategy for that species that is included in the Species at Risk Public Registry — other than the portion of that critical habitat that is in a place referred to in subsection 58(2) of that Act, more specifically, in Fundy National Park of Canada as described in Part 7 of Schedule 1 to the *Canada National Parks Act*.

^a S.C. 2002, c. 29^b S.C. 2015, c. 10, s. 60**Enregistrement**

DORS/2019-322 Le 29 août 2019

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

Attendu que le saumon atlantique (*Salmo salar*) population de l'intérieur de la baie de Fundy est une espèce sauvage inscrite comme espèce en voie de disparition à la partie 2 de l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*^a;

Attendu que le programme de rétablissement désignant l'habitat essentiel de cette espèce a été mis dans le Registre public des espèces en péril;

Attendu qu'une partie de l'habitat essentiel de cette espèce se trouve dans un lieu visé au paragraphe 58(2)^b de cette loi et que, aux termes du paragraphe 58(5) de cette loi, cette partie ne peut faire l'objet de l'arrêté ci-après;

Attendu que, aux termes du paragraphe 58(5) de cette loi, le ministre des Pêches et des Océans a consulté la ministre responsable de l'Agence Parcs Canada, à savoir la ministre de l'Environnement, au sujet de l'arrêté ci-après,

À ces causes, en vertu des paragraphes 58(4) et (5) de la *Loi sur les espèces en péril*^a, le ministre des Pêches et des Océans prend l'*Arrêté visant l'habitat essentiel du saumon atlantique (Salmo salar) population de l'intérieur de la baie de Fundy*, ci-après.

Ottawa, le 27 août 2019

Le ministre des Pêches et des Océans
Jonathan Wilkinson**Arrêté visant l'habitat essentiel du saumon atlantique (*Salmo salar*) population de l'intérieur de la baie de Fundy****Application**

1 Le paragraphe 58(1) de la *Loi sur les espèces en péril* s'applique à l'habitat essentiel du saumon atlantique (*Salmo salar*) population de l'intérieur de la baie de Fundy désigné dans le programme de rétablissement de cette espèce mis dans le Registre public des espèces en péril, à l'exclusion de la partie de cet habitat se trouvant dans un lieu visé au paragraphe 58(2) de cette loi, plus précisément dans le parc national Fundy du Canada décrit à la partie 7 de l'annexe 1 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*.

^a L.C. 2002, ch. 29^b L.C. 2015, ch. 10, art. 60

Coming into force

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

The Atlantic salmon, inner Bay of Fundy population (hereafter, iBoF salmon) is an anadromous fish endemic to Canada. This population once bred in many rivers flowing into the inner Bay of Fundy; however, evidence of spawning is no longer found in most rivers. In May 2001, the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC) assessed the status of the iBoF salmon and classified the species as an endangered species. In June 2003, upon the coming into force of the *Species at Risk Act*¹ (SARA), the iBoF salmon was listed as endangered² in Part 2 of Schedule 1 of that Act. Following an updated status report and reassessment by COSEWIC in April 2006, and a re-examination in November 2010, the status of the iBoF salmon was confirmed as “endangered.”

When a wildlife species is listed as endangered or threatened in Schedule 1 of SARA, the prohibitions in sections 32 and 33 of SARA automatically apply:

- prohibition against killing, harming, harassing, capturing or taking an individual of that species;
- prohibition against possessing, collecting, buying, selling, or trading an individual of that species, or any part or derivative of such an individual; and
- prohibition against damaging or destroying the residence of one or more individuals of that species.

In addition, a recovery strategy, followed by one or more action plans, must be prepared by the competent minister or ministers and included in the Species at Risk Public Registry (the Public Registry). The recovery strategy or action plan must include an identification of the species’ critical habitat, to the extent possible, based on the best available information. The freshwater critical habitat of the iBoF salmon was identified in the *Recovery Strategy for the Atlantic salmon (Salmo salar), inner Bay of Fundy populations* (2010) [the Recovery Strategy].

¹ *Species at Risk Act* (S.C. 2002, c. 29)

² An endangered species is defined under the *Species at Risk Act* (SARA) as “a wildlife species facing imminent extirpation or extinction.”

Entrée en vigueur

2 Le présent arrêté entre en vigueur à la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie de l'Arrêté.)

Enjeux

Le saumon atlantique, population de l'intérieur de la baie de Fundy (ci-après « saumon de l'IBF ») est un poisson anadrome endémique au Canada. Cette population se reproduisait autrefois dans de nombreux cours d'eau se jetant dans l'intérieur de la baie de Fundy, mais aujourd'hui, rien n'indique que l'espèce fraie encore dans la plupart de ces cours d'eau. En mai 2001, le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) a évalué le saumon de l'IBF et l'a classé dans la catégorie « espèce en voie de disparition ». En juin 2003, à l'entrée en vigueur de la *Loi sur les espèces en péril*¹ (LEP), l'espèce a été inscrite à titre d'espèce en voie de disparition² dans la partie 2 de l'annexe 1 de cette loi. Après une mise à jour de l'évaluation et du rapport de situation du COSEPAC en avril 2006 et après une réévaluation en novembre 2010, le statut de saumon de l'IBF a été confirmé comme étant « espèce en voie de disparition ».

Lorsqu'une espèce sauvage est inscrite comme espèce disparue, en voie de disparition ou menacée à l'annexe 1 de la LEP, les interdictions énoncées aux articles 32 et 33 de la LEP s'appliquent automatiquement :

- interdiction de tuer, de harceler, de capturer ou de prendre un individu de cette espèce ou de lui nuire;
- interdiction de posséder, de collectionner, d'acheter, de vendre ou d'échanger un individu de cette espèce, ou une partie ou un produit dérivé de cet individu;
- interdiction d'endommager ou de détruire la résidence d'un ou de plusieurs individus de cette espèce.

De plus, un programme de rétablissement, accompagné d'un ou de plusieurs plans d'action, doit être préparé par le ou les ministres compétents et affiché dans le Registre public des espèces en péril (le Registre public). Le programme de rétablissement ou le plan d'action doit comprendre une désignation de l'habitat essentiel de l'espèce, dans la mesure du possible, en se fondant sur la meilleure information accessible. L'habitat essentiel en eau douce du saumon de l'IBF a été désigné dans le *Programme de rétablissement du saumon atlantique (Salmo salar), populations de l'intérieur de la baie de Fundy* (2010) [le programme de rétablissement].

¹ *Loi sur les espèces en péril* (L.C. 2002, ch. 29)

² La *Loi sur les espèces en péril* (LEP) définit une espèce en voie de disparition comme une « espèce sauvage qui, de façon imminente, risque de disparaître du pays ou de la planète ».

As the competent ministers under SARA, the Minister of Fisheries and Oceans (MFO) and the Minister responsible for the Parks Canada Agency (the Minister of the Environment) are required to ensure that the critical habitat of the iBoF salmon is protected by provisions in, or measures under, SARA or any other Act of Parliament, or by the application of subsection 58(1) of SARA. A [description of the critical habitat located within Fundy National Park of Canada](#) was published in the *Canada Gazette*, Part I, on August 7, 2010, pursuant to subsection 58(2) of SARA, triggering the prohibition against the destruction of that portion of the critical habitat in November 2010. The *Critical Habitat of the Atlantic Salmon (Salmo salar) Inner Bay of Fundy Population Order* (the Order), made under subsections 58(4) and (5) of SARA, triggers the prohibition in subsection 58(1) of SARA against the destruction of any part of the species' critical habitat that is not in the Fundy National Park of Canada. The Order provides the MFO with the tool needed to ensure that the critical habitat of the iBoF salmon is legally protected and enhances the protection already afforded to the iBoF habitat under existing legislation to support efforts towards the recovery of the species.

Background

The Government of Canada is committed to conserving biodiversity and ensuring the sustainable management of fish and fish habitat, both nationally and internationally. Canada, with support from provincial and territorial governments, signed and ratified the United Nations Convention on Biological Diversity in 1992. Stemming from this commitment, the Canadian Biodiversity Strategy was jointly developed by the federal, provincial, and territorial governments in 1996. Building on the Canadian Biodiversity Strategy, SARA received royal assent in 2002, and was enacted to prevent wildlife species from being extirpated or becoming extinct; to provide for the recovery of wildlife species that are extirpated, endangered or threatened as a result of human activity; and to manage species of special concern to prevent them from becoming endangered or threatened.

The conservation of Canada's natural aquatic ecosystems, and the protection and recovery of their wild species, is essential to Canada's environmental, social and economic well-being. SARA also recognizes that "wildlife, in all its forms, has value in and of itself and is valued by Canadians for aesthetic, cultural, spiritual, recreational, educational, historical, economic, medical, ecological and scientific reasons." A review of the literature confirms that Canadians value the conservation of species and measures taken to conserve their preferred habitat. In addition, protecting species and their habitats helps preserve biodiversity — the variety of plants, animals and other life in

À titre de ministres compétents en vertu de la LEP, le ministre des Pêches et des Océans (MPO) et le ministre responsable de l'Agence Parcs Canada (le ministre de l'Environnement) sont tenus de veiller à ce que l'habitat essentiel du saumon de l'IBF soit protégé, soit par des dispositions de la LEP ou de toute autre loi fédérale, ou par une mesure prise sous leur régime, soit par l'application du paragraphe 58(1) de la LEP. Une [description de l'habitat essentiel dans le parc national Fundy du Canada](#) a été publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 7 août 2010, comme l'exige le paragraphe 58(2) de la LEP, déclenchant ainsi l'interdiction de détruire cette partie de l'habitat essentiel en novembre 2010. L'*Arrêté visant l'habitat essentiel du saumon atlantique (Salmo salar) population de l'intérieur de la baie de Fundy* (l'Arrêté), pris au titre des paragraphes 58(4) et (5) de la LEP, déclenche l'interdiction prévue au paragraphe 58(1) de la LEP de détruire un élément de l'habitat essentiel de l'espèce qui ne se trouve pas dans le parc national Fundy du Canada. L'Arrêté procure au MPO l'outil nécessaire pour veiller à ce que l'habitat essentiel du saumon de l'IBF soit légalement protégé et améliore la protection de l'habitat déjà offerte au saumon de l'IBF en vertu de la législation existante afin d'appuyer les efforts favorisant le rétablissement de l'espèce.

Contexte

Le gouvernement du Canada s'engage à préserver la biodiversité et la gestion durable des stocks de poissons et de leurs habitats à l'échelle nationale et internationale. Le Canada, avec le soutien des gouvernements provinciaux et territoriaux, a signé et ratifié la Convention sur la diversité biologique des Nations Unies en 1992. La Stratégie canadienne de la biodiversité, qui découle de cet engagement, a été élaborée conjointement par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux en 1996. Dans la foulée de la Stratégie canadienne de la biodiversité, la LEP a reçu la sanction royale en 2002. Cette loi vise à prévenir la disparition — de la planète ou du Canada seulement — des espèces sauvages; à permettre le rétablissement de celles qui, par suite de l'activité humaine, sont devenues des espèces disparues du pays, en voie de disparition ou menacées; à favoriser la gestion des espèces préoccupantes pour éviter qu'elles ne deviennent des espèces en voie de disparition ou menacées.

La conservation des écosystèmes aquatiques naturels du Canada ainsi que la protection et le rétablissement de leurs espèces sauvages sont essentiels au bien-être environnemental, social et économique du pays. La LEP reconnaît également que « les espèces sauvages, sous toutes leurs formes, ont leur valeur intrinsèque et sont appréciées des Canadiens pour des raisons esthétiques, culturelles, spirituelles, récréatives, éducatives, historiques, économiques, médicales, écologiques et scientifiques ». Un examen de la littérature confirme que les Canadiens accordent de la valeur à la conservation des espèces et aux mesures prises pour conserver leur habitat

Canada. Biodiversity, in turn, promotes the ability of Canada's ecosystems to perform valuable ecological functions such as filtering drinking water and capturing the sun's energy, which is vital to all life.

The iBoF salmon spawns in those rivers of Nova Scotia and New Brunswick that drain into the Minas Basin and Chignecto Bay, as far south as the Mispec River in New Brunswick. After these salmon go to sea, they remain in the Bay of Fundy, at least until late autumn. The iBoF salmon is unlike other Atlantic salmon populations in that they are believed to remain mainly within the Bay of Fundy and Gulf of Maine area during the marine phase of their life cycle. These populations have declined by 90% or more: they were once estimated at 40 000 adults, but declined to fewer than 200 individuals in 2008. Evidence suggests that the rapid decline in numbers of iBoF salmon is likely due to a number of factors (both current and historical) acting in both the freshwater and the marine environment.

Works, undertakings or activities likely to destroy the critical habitat of the iBoF salmon are already subject to other federal regulatory mechanisms. The *Fisheries Act* protects all fish and fish habitat and provides protection against the harmful alteration, disruption or destruction of fish habitat, therefore contributing to the protection of iBoF salmon critical habitat. Protection is offered by the *Canada National Parks Act* and its regulations for the portion of critical habitat that falls within the Fundy National Park of Canada.

Objectives

The overarching recovery goal, as set out in the Recovery Strategy, is to re-establish wild, self-sustaining populations as required to conserve the genetic characteristics of the remaining anadromous iBoF salmon. The persistence of iBoF salmon is currently dependent on support from Fisheries and Oceans Canada's Live Gene Bank (LGB) program, which is a spawning and rearing program designed to minimize the loss of genetic diversity and fitness in the remnant population. Currently, the primary obstacle to recovery is thought to be related to low marine survival, rather than an inability to spawn and live successfully in freshwater rivers and streams.

Potential marine threats identified to date include interactions with farmed and hatchery salmon, increased predator abundance, lack of or reduced abundance of forage species, temperature shifts that depress ocean productivity, altered migration routes leading to decreased survival,

privilegié. De plus, la protection des espèces et de leurs habitats aide à préserver la biodiversité — toute la variété des plantes, animaux et autres formes de vie au Canada. La biodiversité, à son tour, favorise la capacité des écosystèmes du Canada à remplir d'importantes fonctions écologiques comme le filtrage de l'eau potable et le captage de l'énergie solaire, ce qui est essentiel à la vie.

Le saumon de l'IBF fraie dans les cours d'eau de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick qui se jettent dans le bassin des Mines et la baie de Chignecto, aussi loin dans le sud que la rivière Mispec, au Nouveau-Brunswick. Après la dévalaison, les poissons demeurent dans la baie de Fundy, jusqu'à la fin de l'automne au moins. Les saumons de l'IBF, contrairement aux individus des autres populations de saumons atlantiques, sont réputés rester principalement dans la baie de Fundy et le golfe du Maine au cours de la phase marine du cycle vital. Les populations de saumons de l'IBF ont subi un déclin de 90 % ou plus : autrefois estimées à 40 000 adultes, elles comptaient moins de 200 individus en 2008. Selon des éléments de preuve, le déclin rapide des effectifs du saumon de l'IBF est probablement dû à plusieurs facteurs (à la fois actuels et passés) influant à la fois sur les milieux d'eau douce et les milieux marins.

Les ouvrages, entreprises ou activités susceptibles de détruire un élément de l'habitat essentiel du saumon de l'IBF font déjà l'objet d'autres mécanismes de réglementation fédéraux. La *Loi sur les pêches* protège tous les poissons et leur habitat et interdit la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson, ce qui contribue à la protection de l'habitat essentiel du saumon de l'IBF. La partie de l'habitat essentiel qui se trouve dans le parc national Fundy du Canada est protégée par la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* et ses règlements d'application.

Objectifs

Le but de rétablissement global, tel qu'il est énoncé dans le programme de rétablissement, est de reconstituer des populations sauvages autonomes de saumons atlantiques de l'IBF pour conserver la diversité génétique des populations anadromes restantes. La persistance du saumon de l'IBF dépend actuellement du soutien du programme de banque de gènes vivants (BGV) du MPO, un programme de reproduction et d'élevage conçu pour réduire la perte de diversité génétique et la valeur adaptative des populations restantes. Actuellement, l'on croit que le principal obstacle au rétablissement serait le faible taux de survie en mer, plutôt que l'incapacité à frayer et à survivre dans les cours d'eau douce.

Parmi les menaces en mer potentielles cernées jusqu'à maintenant figurent les interactions avec des saumons d'élevage et d'écloserie, l'abondance accrue des prédateurs, l'abondance nulle ou réduite des espèces fourrages, les changements de température qui appauvrissent la

excessive illegal and/or incidental catch, and depressed population phenomena (e.g. lack of recruits to form effective schools). Potential threats to the species in the freshwater environment are thought to be historical and contemporary in nature and include changes in environmental conditions, contaminants, barriers to fish passage, and depressed population phenomena (e.g. as a result of abnormal behaviour due to low abundance or because of inbreeding depression).

Critical habitat protection is important for ensuring the protection of the habitat necessary for the survival and recovery of the iBoF salmon. Pursuant to subsections 58(4) and (5) of SARA, the Order triggers the prohibition in subsection 58(1) of SARA against the destruction of any part of the critical habitat of the iBoF salmon that is not in the Fundy National Park of Canada, and results in the critical habitat of the iBoF salmon being legally protected.

Description

The iBoF salmon require both freshwater and marine habitats to complete a life cycle, and as a salmon grows to maturity, habitat requirements change. Freshwater iBoF salmon habitat consists of riffles, runs and staging or holding pools found below complete natural barriers in rivers. iBoF salmon streams are generally clean, cool and well oxygenated, and have bottom substrates composed of assorted gravel, cobble and boulder. Marine habitat requirements for iBoF salmon are less well known than freshwater habitat requirements. The only available indicator of marine habitat quality for Atlantic salmon is temperature. The marine temperature preference for Atlantic salmon ranges between 1 and 13 °C, with high preference for 4 to 10 °C areas. The infusion of cold oceanic water into the Bay of Fundy and the Gulf of Maine provides this temperature range and supports two of the iBoF salmon's principal prey species. The critical habitat for this species has been identified in the Recovery Strategy within select rivers in Nova Scotia and New Brunswick. The making of the Order triggers the application of the prohibition set out in subsection 58(1) of SARA against the destruction of any part of the species' critical habitat, including the biophysical features and attributes identified in the Recovery Strategy, and results in the critical habitat of the iBoF salmon identified in the Recovery Strategy being legally protected.

The Order provides an additional tool that enables the MFO to ensure that the habitat of the iBoF salmon is protected against destruction, and to prosecute persons who commit an offence under subsection 97(1) of SARA.

productivité de l'océan, la modification des routes migratoires qui réduit le taux de survie, la surpêche illégale et/ou les prises accessoires, et les phénomènes associés à la diminution des populations (manque de recrues pour former des bancs de poissons de taille suffisante). Les menaces potentielles qui pèsent sur l'espèce en eau douce, de nature historique et contemporaine, seraient notamment les changements des conditions environnementales, les contaminants, les obstacles au passage des poissons, et les phénomènes associés à la diminution des populations (découlant d'un comportement anormal dû à un faible nombre d'individus ou à la dépression de consanguinité).

La protection de l'habitat essentiel est importante pour assurer la protection de l'habitat nécessaire à la survie et au rétablissement du saumon de l'IBF. Conformément aux paragraphes 58(4) et (5) de la LEP, l'Arrêté déclenche l'interdiction prévue au paragraphe 58(1) de la LEP de détruire un élément de l'habitat essentiel du saumon de l'IBF qui ne se trouve pas dans le parc national Fundy du Canada et fait en sorte que l'habitat essentiel de l'espèce est également protégé.

Description

Le saumon de l'IBF a besoin à la fois d'un habitat marin et d'un habitat d'eau douce pour accomplir son cycle vital. Au fur et à mesure de sa maturation, ses besoins en matière d'habitat changent. L'habitat d'eau douce du saumon de l'IBF est composé de radiers, de plats courants et de fosses de repos ou de retenue situés en aval d'obstacles naturels complets dans les cours d'eau. Les cours d'eau abritant le saumon de l'IBF sont généralement propres, frais et bien oxygénés, et comprennent un substrat de fond constitué d'un assortiment de gravier, de galets et de blocs rocheux. Les besoins en matière d'habitat marin sont moins bien connus que les besoins en matière d'habitat d'eau douce. Le seul indicateur de la qualité de l'habitat marin du saumon atlantique est la température. La température privilégiée en mer varie entre 1 et 13 °C, et l'espèce affiche une forte préférence pour les zones où il fait entre 4 et 10 °C. L'apport d'eau océanique froide dans la baie de Fundy et le golfe du Maine assure cette plage de températures et soutient deux des principales proies du saumon de l'IBF. Dans le programme de rétablissement, l'habitat essentiel du saumon de l'IBF a été désigné dans certains cours d'eau de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. L'Arrêté déclenche l'application de l'interdiction prévue au paragraphe 58(1) de la LEP de détruire un élément de l'habitat essentiel de l'espèce, y compris les caractéristiques et les attributs biophysiques décrits dans le programme de rétablissement, et fait en sorte que l'habitat essentiel du saumon de l'IBF désigné dans le programme de rétablissement est légalement protégé.

L'Arrêté offre un outil supplémentaire qui permet au MPO de veiller à ce que l'habitat du saumon de l'IBF soit protégé contre la destruction et de poursuivre les personnes qui commettent une infraction aux termes du

To support compliance with the subsection 58(1) prohibition, SARA provides for penalties for contraventions, including fines or imprisonment, as well as alternative measures agreements, and seizure and forfeiture of things seized or of the proceeds of their disposition. The Order serves to

- communicate to Canadians the prohibition against the destruction of any part of the iBoF salmon critical habitat, and where it applies, so that they can plan their activities within a regulatory regime that is clearly articulated;
- complement existing federal acts and regulations; and
- ensure that all human activities that may result in the destruction of critical habitat are managed to the extent required under SARA.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule requires regulatory changes that increase administrative burden costs to be offset with equal reductions in administrative burden. In addition, ministers are required to remove at least one regulation when they introduce a new one that imposes administrative burden costs on business.

The “One-for-One” Rule does not apply to this Order, as there are no anticipated additional administrative costs imposed on businesses. The Order will be implemented under existing processes.

Small business lens

The objective of the small business lens is to reduce the regulatory costs for small businesses without compromising the health, safety, security and environment of Canadians.

The small business lens was applied, and it was determined that this Order does not impose any regulatory costs on small business.

Consultation

Consultations were held both on the identification of critical habitat for iBoF salmon during the recovery strategy development process, and on the use of an order to protect the identified critical habitat during information sharing meetings as well as through publication of the proposed Order in the *Canada Gazette*, Part I. Below is a summary of the consultations that have occurred and the outcomes of those consultations.

The draft Recovery Strategy for the iBoF salmon, which identified critical habitat within select rivers in Nova Scotia

paragraphe 97(1) de la LEP. En vue d’assurer la conformité avec l’interdiction prévue au paragraphe 58(1) de la LEP, des pénalités sont prévues pour toute infraction y compris des amendes, l’emprisonnement ou le recours à des mesures de rechange. De même, les objets ou le produit de leur aliénation peuvent être saisis ou confisqués. L’Arrêté sert à :

- communiquer aux Canadiens l’interdiction de détruire tout élément de l’habitat essentiel du saumon de l’IBF et l’endroit où cette interdiction s’applique, de sorte qu’ils puissent planifier leurs activités en fonction d’un régime de réglementation clairement défini;
- compléter les lois et les règlements fédéraux existants;
- veiller à ce que toutes les activités humaines qui pourraient entraîner la destruction de l’habitat essentiel soient gérées conformément aux exigences de la LEP.

Règle du « un pour un »

Aux termes de la règle du « un pour un », les modifications réglementaires qui feront augmenter les coûts du fardeau administratif doivent être compensées par des réductions équivalentes du fardeau administratif. De plus, les ministres doivent supprimer au moins un règlement chaque fois qu’ils en adoptent un nouveau qui représente des coûts au chapitre du fardeau administratif pour les entreprises.

La règle du « un pour un » ne s’applique pas au présent arrêté, puisqu’il n’entraîne aucuns frais administratifs supplémentaires pour les entreprises. L’Arrêté sera mis en œuvre dans le cadre des processus actuels.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises a pour objectif de réduire les coûts de la réglementation des petites entreprises sans compromettre la santé, la sécurité, la sûreté et l’environnement des Canadiens.

La lentille des petites entreprises a été appliquée et il a été déterminé que cet arrêté n’impose aucun coût réglementaire sur les petites entreprises.

Consultation

Des consultations ont été tenues sur la désignation de l’habitat essentiel du saumon de l’IBF au cours de l’élaboration du programme de rétablissement de l’espèce ainsi que sur la prise d’un arrêté pour protéger l’habitat essentiel désigné dans le cadre des rencontres d’échange d’information et de la publication du projet d’arrêté dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Ci-dessous se trouve un résumé des consultations qui ont eu lieu et de leurs résultats.

L’ébauche de programme de rétablissement du saumon de l’IBF, qui a désigné l’habitat essentiel dans certains cours

and New Brunswick, was developed in spring 2009 in cooperation and consultation with the multi-stakeholder iBoF Salmon Recovery Team. The Recovery Team comprises a broad range of groups, including federal and provincial jurisdictions, Indigenous organizations from the inner Bay of Fundy area, industry (e.g. aquaculture, forestry, hydroelectricity), and environmental non-governmental organizations. The draft Recovery Strategy stated that SARA requires the protection of critical habitat once it is identified in a recovery strategy and/or action plan, but it did not specify the mechanism by which the critical habitat would be protected.

The proposed Recovery Strategy was subsequently posted on the Public Registry for a 60-day public comment period from December 4, 2009, to February 2, 2010. During the public comment period, a utility company wrote a letter expressing opposition to the identification of the Gaspereau River watershed as containing critical habitat and expressing concerns about impacts to their ongoing operations. Follow-up with the utility company included a face-to-face meeting in March 2010 and a response letter in May 2010 to clarify the scientific basis on which the Gaspereau River was identified as critical habitat. Socio-economic considerations are not taken into account when identifying critical habitat in a recovery strategy. The final Recovery Strategy was published on May 4, 2010, and it maintained the identification of the Gaspereau River as an area containing freshwater critical habitat for iBoF salmon.

With respect to the critical habitat Order, information regarding broad process steps and progress on developing a critical habitat order for iBoF salmon was provided at meetings of the iBoF Salmon Recovery Team held in April and November 2012. A more detailed presentation at a meeting of the Recovery Team in April 2013 provided additional information on the requirement to develop an order for the protection of the iBoF salmon critical habitat, including the administrative process, the prohibition against destruction of critical habitat, the activities likely to destroy critical habitat as outlined in the Recovery Strategy, existing protection and practices, and improved critical habitat maps with geo-referenced coordinates.

An additional consultation meeting was held with Indigenous organizations in December 2014. Under subsection 58(8) of SARA, consultation with wildlife management boards was not required, as there are no areas in respect of which a wildlife management board is authorized by a land claims agreement to perform functions in respect of wildlife species that will be affected by this Order.

d'eau de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, a été élaborée au printemps 2009, en collaboration et en consultation avec l'équipe de rétablissement du saumon de l'IBF regroupant de multiples intervenants. Cette dernière est formée d'un large éventail de groupes, dont des autorités fédérales et provinciales, des organisations autochtones de la région de l'intérieur de la baie de Fundy, des membres de l'industrie (par exemple aquaculture, foresterie, hydroélectricité) et des organisations non gouvernementales de l'environnement. L'ébauche de programme de rétablissement indiquait que la LEP exige la protection de l'habitat essentiel une fois celui-ci désigné dans un programme de rétablissement et/ou un plan d'action, mais ne précisait pas le mécanisme par lequel l'habitat essentiel serait protégé.

Le programme de rétablissement proposé a par la suite été publié dans le Registre public pendant une période de commentaires du public de 60 jours, soit du 4 décembre 2009 au 2 février 2010. Pendant cette période, une entreprise de services publics a envoyé une lettre dans laquelle elle a manifesté son opposition à la désignation du bassin de la rivière Gaspereau en tant qu'habitat essentiel et exprimé ses préoccupations quant aux impacts sur ses activités. Une rencontre de suivi avec l'entreprise a été organisée en personne en mars 2010, et une réponse a été envoyée en mai 2010 pour clarifier les fondements scientifiques de la désignation de la rivière Gaspereau en tant qu'habitat essentiel. Les considérations socioéconomiques ne sont pas prises en compte lors de la désignation de l'habitat essentiel dans un programme de rétablissement. Le programme de rétablissement final, qui maintient la désignation de la rivière en tant que zone renfermant l'habitat essentiel du saumon de l'IBF, a été publié le 4 mai 2010.

En ce qui a trait à l'arrêté visant l'habitat essentiel, l'information sur les étapes du processus élargi et les progrès de l'élaboration de l'Arrêté a été fournie lors de rencontres avec l'équipe de rétablissement du saumon de l'IBF tenues en avril et en novembre 2012. Une présentation détaillée à une rencontre d'avril 2013 a fourni plus de renseignements sur la nécessité d'élaborer un arrêté visant à protéger l'habitat essentiel du saumon de l'IBF (processus administratif, interdiction de détruire l'habitat essentiel, activités susceptibles d'entraîner la destruction de l'habitat essentiel décrites dans le programme de rétablissement, mesures de protection et pratiques existantes, et cartes de l'habitat essentiel améliorées avec coordonnées géoréférencées).

Une autre séance de consultation a été organisée avec des organisations autochtones en décembre 2014. Au titre du paragraphe 58(8) de la LEP, la consultation des conseils de gestion des ressources fauniques n'était pas requise puisqu'aucune aire à l'égard de laquelle un conseil de gestion des ressources fauniques est habilité par un accord sur des revendications territoriales à exercer des attributions à l'égard des espèces sauvages ne sera touchée par cet arrêté.

Overall, no opposition or significant concerns were raised during the meetings with the Recovery Team or with Indigenous organizations with respect to the use of an order to protect the critical habitat.

The proposed critical habitat Order was prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on July 21, 2018, for a 30-day public comment period. Comments were received from the Province of New Brunswick, an Indigenous group, and a utility company.

The Province sought additional information on the anticipated date the Order would be implemented, and asked for clarification regarding the process for applying for permits. Additional information to clarify these points was provided to the Province by email and phone.

The Indigenous group expressed concern that critical habitat has been identified in freshwater systems only and not in marine areas such as the Bay of Fundy. Additional information was provided to this group by email to clarify that the Recovery Strategy includes a schedule of studies to refine and identify additional critical habitat. Outcomes from a 2013 Canadian Science Advisory Secretariat Science Advisory Report, the *Important Marine and Estuarine Habitat of Inner Bay of Fundy Atlantic Salmon*, are being used to identify additional critical habitat in the marine and estuarine environments of the inner Bay of Fundy. The additional areas of critical habitat will be identified through future amendments to the Recovery Strategy.

The utility company reiterated its opposition to the identification of the Gaspereau River watershed as containing critical habitat for the iBoF salmon, and expressed concern regarding the potential for additional compliance costs resulting from the Order. A face-to-face meeting was held with the company on November 27, 2018, to discuss their concerns. Much of the opposition and concern was focused on the impacts of management actions to protect the iBoF salmon and its critical habitat, rather than the making of the Order itself. The company recognizes that Fisheries and Oceans Canada will continue with the publication of the Order, but they requested that the Department consider revising the boundaries of critical habitat within the Gaspereau River watershed during planned amendments to the Recovery Strategy. Fisheries and Oceans Canada will continue to engage and collaborate with the utility company to address their concerns, including any actions that may be required to render their activities compliant with SARA.

Dans l'ensemble, aucune opposition ou préoccupation majeure n'a été soulevée pendant les rencontres avec l'équipe de rétablissement ou les organisations autochtones relativement à la prise d'un arrêté visant l'habitat essentiel.

L'arrêté visant l'habitat essentiel proposé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 21 juillet 2018 aux fins d'une période de commentaires du public de 30 jours. Des commentaires ont été reçus de la part de la Province du Nouveau-Brunswick, d'un groupe autochtone et d'une entreprise de services publics.

La Province demandait des renseignements supplémentaires sur la date prévue de mise en œuvre de l'Arrêté ainsi que des éclaircissements au sujet du processus de demande de permis. D'autres renseignements clarifiant ces points ont été fournis à la Province par courriel et par téléphone.

Le groupe autochtone s'est dit préoccupé par le fait que l'habitat essentiel a été désigné dans des systèmes d'eau douce seulement et non dans des zones marines telles que la baie de Fundy. Des renseignements supplémentaires ont été fournis à ce groupe par courriel pour préciser que le programme de rétablissement comprend un calendrier des études visant à préciser et à désigner des zones d'habitat essentiel additionnelles. Les résultats d'un avis scientifique de 2013 du Secrétariat canadien de consultation scientifique, l'*Habitat marin et estuarien important pour le saumon de l'Atlantique de l'intérieur de la baie de Fundy*, ont servi à désigner des zones d'habitat essentiel additionnelles dans les milieux marins et d'eau douce de l'intérieur de la baie de Fundy. Des zones d'habitat essentiel additionnelles seront désignées au moyen de modifications futures au programme de rétablissement.

L'entreprise de services publics a réitéré son opposition à la désignation du bassin versant de la rivière Gaspereau à titre d'habitat essentiel du saumon de l'IBF, et a exprimé ses craintes quant au potentiel de coûts additionnels découlant de l'Arrêté. Une rencontre en personne a été tenue avec l'entreprise le 27 novembre 2018 pour discuter de ses préoccupations. Une grande partie de l'opposition et des préoccupations portait sur l'impact des mesures de gestion visant à protéger le saumon de l'IBF et son habitat essentiel, et non sur la prise de l'Arrêté en soi. L'entreprise comprend que Pêches et Océans Canada ira de l'avant avec la publication de l'Arrêté, mais a demandé que le Ministère revoie les limites de l'habitat essentiel au sein du bassin versant de la rivière Gaspereau au cours des modifications prévues au programme de rétablissement. Pêches et Océans Canada continuera de consulter l'entreprise de services publics et de collaborer avec elle pour tenir compte de ses préoccupations, notamment en envisageant des mesures qui pourraient assurer la conformité des activités de l'entreprise à la LEP.

No further opposition or significant concerns with respect to the Order are anticipated. While the Order serves as an additional tool, protection of critical habitat will continue to be managed under existing regulatory mechanisms, including the *Fisheries Act*.

Rationale

The population and distribution objectives for the iBoF salmon, as outlined in the Recovery Strategy, consist of a five-year plan to conserve the genetic characteristics of the few remaining anadromous iBoF Atlantic salmon populations in order to progress towards re-establishing self-sustaining populations to their conservation levels in 10 river systems that contribute to the LBG program. The long-term target, should marine survival increase, is to re-establish self-sustaining populations of iBoF Atlantic salmon to a conservation level of 9 900 spawning adults distributed throughout 19 river systems.

Even though measurable progress has been made in achieving the recovery goals, objectives and performance indicators presented in the Recovery Strategy, there remain a number of knowledge gaps about the iBoF salmon, including the causes of the unusually high marine mortality, which are important to understand for effective implementation of recovery measures. The protection of critical habitat is an important component for ensuring the recovery of the iBoF salmon. Should marine survival improve, then the availability of quality freshwater habitat that affects the productive capacity of iBoF salmon will become an even more important factor in their recovery. It is envisaged that marine and estuarine areas of critical habitat will be identified in an amended Recovery Strategy.

Under SARA, the critical habitat of aquatic species must be legally protected within 180 days after the posting of the final recovery strategy on the Public Registry. That is, critical habitat that is not in a place referred to in subsection 58(2) of SARA³ must be protected either by the application of the prohibition in subsection 58(1) of SARA against the destruction of any part of the species' critical habitat, or by provisions in, or measures under, SARA or any other Act of Parliament, including agreements under section 11 of SARA. It is important to note that in order for another federal law to be used to legally protect critical

³ Places referred to in subsection 58(2) are a national park of Canada named and described in Schedule 1 to the *Canada National Parks Act*; the Rouge National Urban Park established by the *Rouge National Urban Park Act*; a marine protected area under the *Oceans Act*; a migratory bird sanctuary under the *Migratory Birds Convention Act, 1994*; and a national wildlife area under the *Canada Wildlife Act*.

Aucune autre opposition ou préoccupation majeure entourant l'Arrêté n'est prévue. L'Arrêté constitue un outil additionnel, et la protection de l'habitat essentiel continuera d'être gérée au moyen des mécanismes existants, notamment la *Loi sur les pêches*.

Justification

Les objectifs en matière de population et de répartition pour le saumon de l'IBF, tels qu'ils sont énoncés dans le programme de rétablissement, reposent sur un plan quinquennal visant la conservation de la diversité génétique des quelques populations anadromes restantes de saumons atlantiques de l'IBF de sorte à progresser vers la reconstitution de populations autonomes jusqu'à leur niveau de conservation dans les 10 réseaux fluviaux qui contribuent au programme des BGV. L'objectif à long terme, advenant une amélioration du taux de survie en mer, est de reconstituer des populations autonomes de saumons atlantiques de l'IBF jusqu'à un niveau de conservation de 9 900 adultes reproducteurs répartis dans l'ensemble des 19 réseaux fluviaux.

Même si des progrès mesurables ont été réalisés vers l'atteinte du but, des objectifs et des indicateurs de rendement présentés dans le programme de rétablissement, plusieurs lacunes dans les connaissances sur le saumon de l'IBF demeurent, notamment les causes du taux de mortalité anormalement élevé en mer. Il est important de comprendre ces causes pour mettre en œuvre efficacement les mesures de rétablissement. La protection de l'habitat essentiel est une composante importante du rétablissement du saumon de l'IBF. Si le taux de survie en mer s'améliore, alors la disponibilité d'habitat d'eau douce de qualité, qui influe sur la capacité productive du saumon de l'IBF, deviendra un facteur encore plus important dans le rétablissement. Les zones marines et estuariennes de l'habitat essentiel seront désignées dans un programme de rétablissement modifié.

En vertu de la LEP, l'habitat essentiel des espèces aquatiques doit être protégé légalement dans les 180 jours suivant la publication de la version définitive du programme de rétablissement dans le Registre public. Ainsi, un habitat essentiel qui ne se trouve pas dans un endroit visé par le paragraphe 58(2) de la LEP³ doit être protégé, soit par l'application de l'interdiction prévue au paragraphe 58(1) de la LEP de détruire un élément de l'habitat essentiel de l'espèce, soit par des dispositions de la LEP ou de toute autre loi fédérale ou une mesure prise sous leur régime, notamment les accords conclus au titre de l'article 11 de la

³ Les endroits visés par le paragraphe 58(2) sont les suivants : un parc national du Canada dénommé et décrit à l'annexe 1 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*; le parc urbain national de la Rouge, créé par la *Loi sur le parc urbain national de la Rouge*; une zone de protection marine sous le régime de la *Loi sur les océans*; un refuge d'oiseaux migrateurs sous le régime de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*; une réserve nationale de faune sous le régime de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada*.

habitat, it must provide an equivalent level of legal protection of critical habitat as would be afforded through subsection 58(1) of SARA, failing which the MFO must make an order under subsections 58(4) and (5) of SARA. This Order is intended to satisfy the obligation to legally protect critical habitat by triggering the prohibition under SARA against the destruction of any part of the species' critical habitat.

Works, undertakings or activities likely to destroy the critical habitat of the iBoF salmon are already subject to other federal regulatory mechanisms, including the *Fisheries Act*. No additional requirements are therefore imposed on stakeholders as a result of the coming into force of the Order.

Based upon the best evidence currently available and the application of the existing federal regulatory mechanisms, no additional compliance cost or administrative burden on Canadians and Canadian businesses is anticipated. Threats to the iBoF salmon critical habitat are managed and will continue to be managed through existing measures under federal legislation.

Considering the existing federal regulatory mechanisms in place, the incremental costs and benefits resulting from the making of this Order are anticipated to be negligible. No incremental costs to Canadian businesses and Canadians are anticipated. However, the federal government may incur some negligible costs, as it will undertake some additional activities associated with compliance promotion and enforcement, the costs of which would be absorbed through existing funding allocations.

The compliance promotion and enforcement activities to be undertaken by Fisheries and Oceans Canada, in combination with the continuing outreach activities undertaken as part of the critical habitat identification process, may also contribute towards behavioural changes on the part of Canadian businesses and Canadians (including Indigenous groups) that could result in incremental benefits to the species, its habitat or the ecosystem. However, these incremental benefits cannot be assessed qualitatively or quantitatively at this time due to the absence of information on the nature and scope of the behavioural changes as a result of these outreach activities.

Implementation, enforcement and service standards

Fisheries and Oceans Canada's current practice for the protection of the iBoF salmon and its habitat is to advise all proponents of works, undertaking or activities to apply for the issuance of a permit or agreement authorizing a

LEP. Il est important de noter que, pour qu'une autre loi fédérale soit utilisée pour protéger légalement l'habitat essentiel, elle doit fournir un niveau de protection de l'habitat essentiel équivalent à celui qui serait offert en vertu du paragraphe 58(1) et des autres dispositions de la LEP, sans quoi le MPO doit prendre un arrêté en vertu des paragraphes 58(4) et (5) de la LEP. Le présent arrêté vise à respecter l'obligation de protéger légalement l'habitat essentiel en déclenchant l'interdiction prévue dans la LEP de détruire un élément de l'habitat essentiel de l'espèce.

Les ouvrages, les entreprises et les activités susceptibles de détruire l'habitat essentiel du saumon de l'IBF sont déjà assujettis à d'autres mécanismes de réglementation fédéraux, y compris la *Loi sur les pêches*. Aucune exigence supplémentaire n'est donc imposée aux parties intéressées à la suite de l'entrée en vigueur de l'Arrêté.

D'après la meilleure information accessible et l'application des mécanismes de réglementation existants, on ne prévoit aucun coût relatif à l'application de la loi ou fardeau administratif supplémentaire pour les Canadiens et les entreprises canadiennes. Les menaces qui pèsent sur l'habitat essentiel du saumon de l'IBF sont gérées et continueront de l'être grâce aux mesures existantes prévues par les lois fédérales.

Compte tenu des mécanismes de réglementation fédéraux en place, les coûts et les avantages supplémentaires résultant de la prise de l'Arrêté devraient être négligeables. Il ne devrait y avoir aucun coût différentiel pour les entreprises canadiennes et les Canadiens. Cependant, il se peut que le gouvernement fédéral doive assumer certains coûts négligeables, car des activités additionnelles de promotion de la conformité et d'application de la loi seront entreprises, dont les coûts seront absorbés par les allocations de fonds existantes.

Les activités de promotion de la conformité et d'application de la loi que Pêches et Océans Canada entreprendra, de concert avec les activités de sensibilisation déjà entreprises dans le cadre du processus de désignation de l'habitat essentiel, peuvent également contribuer à des changements de comportement de la part des entreprises canadiennes et des Canadiens (y compris les groupes autochtones), pouvant se traduire par des avantages supplémentaires pour l'espèce, son habitat ou l'écosystème. Toutefois, ces avantages supplémentaires ne peuvent pas être évalués à l'heure actuelle, ni qualitativement ni quantitativement, en raison de l'absence de renseignements sur la nature et la portée des changements de comportement faisant suite à ces activités de sensibilisation.

Mise en œuvre, application et normes de service

Pour protéger le saumon de l'IBF et son habitat, Pêches et Océans Canada a actuellement comme pratique de conseiller à tous les promoteurs d'ouvrages, d'entreprises ou d'activités de demander qu'un permis leur soit délivré

person to affect a listed species or its critical habitat so long as certain conditions are first met. Under section 73 of SARA, the MFO may enter into an agreement with a person, or issue a permit to a person, authorizing the person to engage in an activity affecting a listed aquatic species, any part of its critical habitat, or the residences of its individuals. Under subsection 73(2) of SARA, the agreement may be entered into, or the permit issued, only if the MFO is of the opinion that

- (1) the activity is scientific research relating to the conservation of the species and conducted by qualified persons;
- (2) the activity benefits the species or is required to enhance its chance of survival in the wild; or
- (3) affecting the species is incidental to the carrying out of the activity.

Further, the preconditions set out in subsection 73(3) of SARA must also be satisfied. This means that prior to entering into an agreement or issuing a permit, the MFO must be of the opinion that

- (a) all reasonable alternatives to the activity that would reduce the impact on the species have been considered and the best solution has been adopted;
- (b) all feasible measures will be taken to minimize the impact of the activity on the species, its critical habitat or the residences of its individuals; and
- (c) the activity will not jeopardize the survival or recovery of the species.

If these conditions cannot be met, the activity is not authorized and applicants may be advised to modify their works, undertakings or activities so as to enable these conditions to be met.

Fisheries and Oceans Canada is currently not aware of any planned or ongoing activities that will need to be mitigated beyond the requirements of existing legislative or regulatory regimes, and will work with Canadians on any future activities to mitigate impacts, so as to avoid destroying the iBoF salmon critical habitat or jeopardizing the recovery of the species.

Fisheries and Oceans Canada will continue to implement SARA provisions and existing federal legislation under its jurisdiction and to advise stakeholders on an ongoing basis with regard to technical standards and specifications on activities that may contribute to the destruction of the habitat of the iBoF salmon. These standards and specifications are aligned with those that will be required once the Order comes into force. If new scientific information

ou de conclure un accord autorisant une personne à exercer une activité touchant une espèce sauvage inscrite ou son habitat essentiel sous réserve que certaines conditions soient respectées. En vertu de l'article 73 de la LEP, le MPO peut conclure un accord avec une personne ou lui délivrer un permis l'autorisant à exercer une activité touchant une espèce aquatique inscrite, tout élément de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus. En application du paragraphe 73(2) de la LEP, l'accord ne peut être conclu ni le permis délivré que si le MPO est d'avis que l'activité remplit l'une des conditions suivantes :

- (1) l'activité consiste en des recherches scientifiques sur la conservation des espèces menées par des personnes compétentes;
- (2) l'activité profite à l'espèce ou est nécessaire à l'augmentation des chances de survie de l'espèce à l'état sauvage;
- (3) l'activité ne touche l'espèce que de façon incidente.

De plus, les conditions préalables énoncées au paragraphe 73(3) de la LEP doivent également être remplies. Cela signifie que, avant de conclure un accord ou de délivrer un permis, le MPO doit être d'avis que :

- a) toutes les solutions de rechange susceptibles de minimiser les conséquences négatives de l'activité pour l'espèce ont été envisagées et la meilleure solution retenue;
- b) toutes les mesures possibles seront prises afin de minimiser les conséquences négatives de l'activité pour l'espèce, son habitat essentiel ou la résidence de ses individus;
- c) l'activité ne mettra pas en péril la survie ou le rétablissement de l'espèce.

Si les conditions susmentionnées ne peuvent pas être respectées, les promoteurs ne doivent pas commencer leur projet ou doivent le modifier de façon à satisfaire à ces conditions.

Pêches et Océans Canada n'a connaissance d'aucune activité prévue ou en cours dont les effets devront être atténués au-delà des exigences des lois ou des règlements existants, et collaborera avec les Canadiens pour atténuer les répercussions de toute activité future afin d'éviter la destruction de l'habitat essentiel du saumon de l'IBF ou la mise en péril du rétablissement de l'espèce.

Pêches et Océans Canada continuera de mettre en œuvre les dispositions de la LEP et la législation fédérale dans son domaine de compétence et d'informer en permanence les parties intéressées en ce qui concerne les normes et les spécifications techniques relatives aux activités qui pourraient contribuer à la destruction de l'habitat du saumon de l'IBF. Ces normes et spécifications sont harmonisées avec celles qui seront requises une fois que l'Arrêté entrera

supporting changes to the iBoF salmon critical habitat becomes available at some point in the future, the Recovery Strategy will be updated as appropriate and this Order will continue to apply to the revised critical habitat once included in a final amended Recovery Strategy published in the Public Registry. The prohibition triggered by the Order provides a further deterrent in addition to the existing regulatory mechanisms and specifically safeguards the critical habitat of the iBoF salmon through penalties and fines under SARA, resulting from both summary convictions and convictions on indictment.

Fisheries and Oceans Canada provides a single window for proponents to apply for an authorization under paragraph 34.4(2)(b) or 35(2)(b) of the *Fisheries Act* that will have the same effect as a permit issued under subsection 73(1) of SARA, as provided for by section 74 of SARA. For example, in cases where it is not possible to avoid the destruction of critical habitat, the project would either be unable to proceed, or the proponent could apply to the MFO for a permit under section 73 of SARA, or an authorization under section 34.4 or 35 of the *Fisheries Act* that is compliant with section 74 of SARA. In either case, the SARA permit or *Fisheries Act* authorization would contain terms and conditions considered necessary for protecting the species, minimizing the impact of the authorized activity on the species or providing for its recovery.

In considering applications for authorizations under the *Fisheries Act* that would, if approved, have the same effect as a permit under section 73 of SARA, the MFO is required to form the opinion that the activity is for a purpose set out in subsection 73(2) of SARA, as stated above. Furthermore, the preconditions set out in subsection 73(3) of SARA must also be satisfied.

Under the penalty provisions of SARA, when found guilty of an offence punishable on summary conviction, a corporation other than a non-profit corporation is liable to a fine of not more than \$300,000, a non-profit corporation is liable to a fine of not more than \$50,000, and any other person is liable to a fine of not more than \$50,000 or to imprisonment for a term of not more than one year, or to both. When found guilty of an indictable offence, a corporation other than a non-profit corporation is liable to a fine of not more than \$1,000,000, a non-profit corporation is liable to a fine of not more than \$250,000, and any other person is liable to a fine of not more than \$250,000 or to imprisonment for a term of not more than five years, or to both. It should be noted that maximum fines for a contravention of the prohibitions in subsections 34.4(1), 35(1) and 36(3) of the *Fisheries Act* are higher than maximum fines for a contravention of subsection 58(1) of SARA.

en vigueur. Si de nouvelles données scientifiques confirmant des changements touchant l'habitat essentiel du saumon de l'IBF deviennent disponibles, le programme de rétablissement sera modifié en conséquence et le présent l'arrêté s'appliquera à l'habitat essentiel révisé, lorsque le programme de rétablissement modifié sera finalisé et publié dans le Registre public. L'interdiction déclenchée par l'Arrêté constitue un élément dissuasif qui s'ajoute aux mécanismes réglementaires existants et, plus précisément, permet de protéger l'habitat essentiel du saumon de l'IBF par l'imposition de pénalités et d'amendes en vertu de la LEP sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire ou par mise en accusation.

Pêches et Océans Canada offre un guichet unique aux promoteurs qui souhaitent demander, au titre des alinéas 34.4(2)b) ou 35(2)b) de la *Loi sur les pêches*, une autorisation qui aura le même effet qu'un permis délivré en vertu du paragraphe 73(1) de la LEP, comme le prévoit l'article 74 de la LEP. Par exemple, dans les cas où il n'est pas possible d'éviter la destruction de l'habitat essentiel, soit le projet ne peut être réalisé, soit le promoteur demande au MPO un permis au titre de l'article 73 de la LEP ou une autorisation au titre des articles 34.4 ou 35 de la *Loi sur les pêches* qui est conforme à l'article 74 de la LEP. Dans un cas comme dans l'autre, le permis accordé en vertu de la LEP ou l'autorisation délivrée en vertu de la *Loi sur les pêches* contiennent toutes les conditions jugées nécessaires pour assurer la protection de l'espèce, minimiser les conséquences négatives de l'activité pour elle ou permettre sa survie ou son rétablissement.

Lorsqu'il étudie les demandes d'autorisation au titre de la *Loi sur les pêches* qui, si elles sont approuvées, ont le même effet qu'un permis délivré en vertu de l'article 73 de la LEP, le MPO doit être d'avis qu'il s'agit d'une activité visée au paragraphe 73(2) de la LEP, comme il est indiqué ci-dessus. De plus, les conditions préalables énoncées au paragraphe 73(3) de la LEP doivent également être remplies, comme il est indiqué ci-dessus.

En vertu des dispositions de la LEP visant les peines, lorsqu'une personne morale autre qu'une personne morale sans but lucratif commet une infraction, elle est passible sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire d'une amende maximale de 300 000 \$, alors qu'une personne morale sans but lucratif est passible d'une amende maximale de 50 000 \$, et une personne physique est passible d'une amende maximale de 50 000 \$ et d'un emprisonnement maximal d'un an, ou de l'une de ces peines. Lorsqu'une personne morale autre qu'une personne morale sans but lucratif commet une infraction, elle est passible sur déclaration de culpabilité par mise en accusation d'une amende maximale de 1 000 000 \$, alors qu'une personne morale sans but lucratif est passible d'une amende maximale de 250 000 \$, et une personne physique est passible d'une amende maximale de 250 000 \$ et d'un emprisonnement maximal de cinq ans, ou de l'une

Any person planning on undertaking an activity within the critical habitat of the iBoF salmon should inform himself or herself as to whether that activity might contravene one or more of the prohibitions under SARA and, if so, should contact Fisheries and Oceans Canada.

Contact

Kate Ladell
Director
Operations
Species at Risk Program
Fisheries and Oceans Canada
200 Kent Street
Ottawa, Ontario
K1A 0E6
Email: SARA_LEP@dfo-mpo.gc.ca

de ces peines. Il convient de noter que les amendes maximales pour une contravention aux interdictions prévues aux paragraphes 34.4(1), 35(1) et 36(3) de la *Loi sur les pêches* sont plus élevées que les amendes maximales pour une contravention au paragraphe 58(1) de la LEP.

Toute personne qui prévoit entreprendre une activité dans l'habitat essentiel du saumon de l'IBF devrait se renseigner pour savoir si cette activité pourrait contrevenir à une ou à plusieurs des interdictions prévues dans la LEP et, si tel est le cas, elle devrait communiquer avec Pêches et Océans Canada.

Personne-ressource

Kate Ladell
Directrice
Opérations
Programme des espèces en péril
Pêches et Océans Canada
200, rue Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6
Courriel : SARA_LEP@dfo-mpo.gc.ca

Registration
SOR/2019-323 August 30, 2019

IMPACT ASSESSMENT ACT

Whereas the Minister of the Environment is of the opinion that the carrying out of a project that is a part of a designated class of projects described in the annexed Order will cause only insignificant adverse environmental effects;

And whereas, pursuant to subsection 89(2) of the *Impact Assessment Act*^a, that Minister has considered the comments received from the public in deciding whether to make the designation;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsection 88(1) of the *Impact Assessment Act*^a, makes the annexed *Designated Classes of Projects Order*.

Gatineau, August 30, 2019

Catherine McKenna
Minister of the Environment

Designated Classes of Projects Order

Interpretation

Definitions

1 The following definitions apply in this Order.

Act means the *Impact Assessment Act*. (*Loi*)

allied petroleum product has the same meaning as in section 1 of the *Storage Tank Systems for Petroleum Products and Allied Petroleum Products Regulations*. (*produit apparenté*)

boathouse means a structure, with or without walls, that is designed to shelter and store a boat. (*remise à bateau*)

building means a roofed physical work. (*bâtiment*)

developed land means land that is permanently altered from its natural state for human use or is landscaped and maintained for human use. (*terrain aménagé*)

expansion means an increase in the exterior dimensions or the production capacity of a physical work. (*agrandissement*)

^a S.C. 2019, c. 28, s. 1

Enregistrement
DORS/2019-323 Le 30 août 2019

LOI SUR L'ÉVALUATION D'IMPACT

Attendu que la ministre de l'Environnement estime que la réalisation de projets des catégories de projets désignées au titre de l'arrêté ci-après entraînera seulement des effets environnementaux négatifs négligeables;

Attendu que, en vertu du paragraphe 89(2) de la *Loi sur l'évaluation d'impact*^a, la ministre a pris en compte les observations reçues du public avant de faire la désignation,

À ces causes, en vertu du paragraphe 88(1) de la *Loi sur l'évaluation d'impact*^a, la ministre de l'Environnement prend l'Arrêté désignant des catégories de projets, ci-après.

Gatineau, le 30 août 2019

La ministre de l'Environnement
Catherine McKenna

Arrêté désignant des catégories de projets

Définitions

Définitions

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

agrandissement Augmentation des dimensions extérieures ou de la capacité de production d'un ouvrage. (*expansion*)

aire marine nationale de conservation S'entend au sens de *aire marine de conservation* ou *réserve* au paragraphe 2(1) de la *Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada*. (*national marine conservation area*)

bâtiment Ouvrage couvert d'un toit. (*building*)

canal historique S'entend au sens de l'article 2 du *Règlement sur les canaux historiques*. (*historic canal*)

lieu historique national Endroit commémoré en vertu de l'article 3 de la *Loi sur les lieux et monuments historiques* et administré par Agence Parcs Canada. (*national historic site*)

^a L.C. 2019, ch. 28, art. 1

historic canal has the same meaning as in section 2 of the *Historic Canals Regulations*. (*canal historique*)

hook-up means a structure or line that is used to connect a physical work to a main gas, oil, sewer, water, power or telecommunication line. (*raccordement*)

management plan means, in respect of a national park, the management plan for that land that is tabled in each House of Parliament under subsection 32(1) of the *Parks Canada Agency Act*, subsection 11(1) of the *Canada National Parks Act* or subsection 9(1) of the *Rouge National Urban Park Act*. (*plan directeur*)

modification means an alteration to a physical work that does not alter the purpose or function of the work. It does not include an expansion or relocation. (*modification*)

national historic site means a place that is commemorated under section 3 of the *Historic Sites and Monuments Act* and is under the administration of the Parks Canada Agency. (*lieu historique nationale*)

national marine conservation area has the meaning assigned by the definition *marine conservation area* or *reserve* in subsection 2(1) of the *Canada National Marine Conservation Areas Act*. (*aire marine nationale de conservation*)

national park has the meaning assigned by the definition *park* or *park reserve* in subsection 2(1) of the *Canada National Parks Act*. (*parc national*)

petroleum product has the same meaning as in section 1 of the *Storage Tank Systems for Petroleum Products and Allied Petroleum Products Regulations*. (*produit pétrolier*)

water body includes a lake, a canal, a reservoir, an ocean, a river and its tributaries and a wetland, up to the annual high-water mark, but does not include a sewage or waste treatment lagoon, a mine tailings pond, an artificial irrigation pond, a dugout or a ditch that does not contain *fish habitat* as defined in subsection 2(1) of the *Fisheries Act*. (*plan d'eau*)

wetland means an estuary, tidal flat, marsh, swamp, bog, fen or other land where the presence of water has caused the formation of hydric soils and favoured the dominance of hydrophytic or water-tolerant plants. (*terres humides*)

Loi La *Loi sur l'évaluation d'impact*. (*Act*)

modification Transformation apportée à un ouvrage qui n'en change pas la fonction ou la vocation. La présente définition ne vise pas l'agrandissement ou le déplacement de l'ouvrage. (*modification*)

parc national S'entend au sens de *parc* ou *réserve* au paragraphe 2(1) de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*. (*national park*)

plan d'eau S'entend notamment des lacs, des canaux, des réservoirs, des océans, des rivières et de leurs affluents ainsi que des terres humides — s'étendant jusqu'à la laisse ou limite annuelle des hautes eaux —, à l'exclusion des étangs de traitement des eaux usées ou des déchets, des étangs de résidus miniers ainsi que des réservoirs d'irrigation artificiels, des étangs-réservoirs et des fossés qui ne contiennent pas d'*habitat* au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les pêches*. (*water body*)

plan directeur À l'égard d'un parc national, plan directeur déposé pour cette terre devant chaque chambre du Parlement au titre du paragraphe 32(1) de la *Loi sur l'Agence Parcs Canada*, du paragraphe 11(1) de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* ou du paragraphe 9(1) de la *Loi sur le parc urbain national de la Rouge*. (*management plan*)

produit apparenté S'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les systèmes de stockage de produits pétroliers et de produits apparentés*. (*allied petroleum product*)

produit pétrolier S'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les systèmes de stockage de produits pétroliers et de produits apparentés*. (*petroleum product*)

raccordement Structure ou ligne utilisée pour relier un ouvrage à une conduite principale de gaz, de mazout, d'égout ou d'eau ou à une ligne principale de transport d'électricité ou de télécommunications. (*hook-up*)

remise à bateau Structure, avec ou sans murs, destinée à protéger et à entreposer un bateau. (*boathouse*)

terrain aménagé Terrain dont l'état naturel a été modifié de façon permanente pour usage par les humains ou qui est aménagé et entretenu pour un tel usage. (*developed land*)

terres humides Estuaires, estrans, marécages, marais, tourbières ou autres terres où la présence d'eau a entraîné la formation de sols hydriques et favorisé la prédominance de plantes hydrophytes ou résistantes à l'eau. (*wetland*)

Designated Classes of Projects

Federal lands or outside of Canada

2 The classes of projects set out in Schedule 1 and that are to be carried out on federal lands, other than lands administered by the Parks Canada Agency, or outside Canada are designated for the purposes of section 88 of the Act.

Lands administered by Parks Canada Agency

3 The classes of projects set out in Schedule 2 and that are to be carried out on federal lands administered by the Parks Canada Agency are designated for the purposes of section 88 of the Act.

Excluded Projects

4 The classes of projects set out in Schedules 1 and 2 do not include projects

- (a) that cause a change to
 - (i) any characteristic of a water body,
 - (ii) *migratory birds* or *nests*, as defined in subsection 2(1) of the *Migratory Birds Convention Act, 1994*,
 - (iii) *wildlife species*, as defined in subsection 2(1) of the *Species at Risk Act* that are listed in Schedule 1 of that Act, or
 - (iv) *residences* or *critical habitats*, as defined in subsection 2(1) of the *Species at Risk Act*, of wildlife species referred to in subparagraph (iii);
- (b) that involve an activity referred to in subsection 5(1) of the *Canadian Navigable Waters Act*, subsection 35(1) or 36(3) of the *Fisheries Act*, subsection 3(1) of the *Wildlife Area Regulations* or subsection 2(1) of the *Scott Islands Protected Marine Area Regulations*;
- (c) that involve the removal of any structure or resource that is of historical, archaeological, paleontological or architectural significance; or
- (d) that cause damage to any structure, resource or site that is of historical, archaeological, paleontological or architectural significance.

Coming into Force

S.C. 2019, c. 28, s. 1

5 This Order comes into force on the day on which section 1 of *An Act to enact the Impact Assessment Act and the Canadian Energy Regulator Act, to amend the Navigation Protection Act and to make consequential*

Catégories de projets désignées

Territoire domanial ou à l'étranger

2 Sont désignées, pour l'application de l'article 88 de la Loi, les catégories prévues à l'annexe 1 à l'égard des projets réalisés soit sur un territoire domanial non administré par Agence Parcs Canada, soit à l'étranger.

Territoire domanial administré par Agence Parcs Canada

3 Sont désignées, pour l'application de l'article 88 de la Loi, les catégories prévues à l'annexe 2 à l'égard des projets réalisés sur un territoire domanial administré par Agence Parcs Canada.

Projets exclus

4 Les catégories de projets prévues aux annexes 1 et 2 n'incluent pas les projets suivants :

- a) ceux qui entraînent des changements, selon le cas :
 - (i) à toute caractéristique d'un plan d'eau,
 - (ii) aux *oiseaux migrateurs* ou *nids* au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*,
 - (iii) aux *espèces sauvages* au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les espèces en péril* qui sont énumérées à l'annexe 1 de cette loi,
 - (iv) aux *habitats essentiels* ou *résidences* au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les espèces en péril* des espèces sauvages visées au sous-alinéa (iii);
- b) ceux qui comportent une activité visée au paragraphe 5(1) de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*, au paragraphe 35(1) ou 36(3) de la *Loi sur les pêches*, au paragraphe 3(1) du *Règlement sur les réserves d'espèces sauvages* ou au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la zone marine protégée des îles Scott*;
- c) ceux qui comportent l'enlèvement de toute structure ou de toute ressource d'importance sur le plan historique, archéologique, paléontologique ou architectural;
- d) ceux qui causent des dommages à toute structure, toute ressource ou tout emplacement d'importance sur le plan historique, archéologique, paléontologique ou architectural.

Entrée en vigueur

L.C. 2019, ch. 28, art. 1

5 Le présent arrêté entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 1 de la *Loi édictant la Loi sur l'évaluation d'impact et la Loi sur la Régie canadienne de l'énergie, modifiant la Loi sur la protection de la navigation et*

amendments to other Acts, chapter 28 of the Statutes of Canada, 2019 comes into force, but if it is registered after that day, it comes into force on the day on which it is registered.

SCHEDULE 1

(Sections 2 and 4)

Designated Classes of Projects (Outside Canada or on Federal Lands not Administered by Parks Canada Agency)

PART 1

General

- 1** The operation, maintenance or repair of a physical work.
- 2** Physical activities that are carried out entirely within the interior of a building.
- 3 (1)** The construction or operation of a well to conduct geotechnical or environmental investigations of the sub-surface characteristics of a site for the purpose of scientific research or of assessing or monitoring the site for contamination.
- (2)** The decommissioning of a well that was used to conduct a geotechnical or environmental investigation referred to in subsection (1).
- (3)** The classes of projects described in subsections (1) and (2) do not include projects that involve the placement of temporary or permanent fill in a water body.

PART 2

Buildings

- 4 (1)** On developed land, the construction, installation, operation, modification, demolition, decommissioning, removal or replacement of a building that has a footprint of no more than 1 000 m².
- (2)** On developed land, the expansion of a building that does not increase the building's footprint to more than 1 000 m².

apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, chapitre 28 des Lois du Canada (2019), ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

ANNEXE 1

(articles 2 et 4)

Catégories de projets désignées (à l'étranger ou sur un territoire domanial non administré par Agence Parcs Canada)

PARTIE 1

Généralités

- 1** L'exploitation, l'entretien ou la réparation d'un ouvrage.
- 2** Les activités concrètes réalisées uniquement à l'intérieur d'un bâtiment.
- 3 (1)** La construction ou l'exploitation d'un puits afin d'effectuer des études géotechniques ou environnementales sur les caractéristiques du sous-sol d'un site soit pour des recherches scientifiques, soit pour évaluer ou surveiller la contamination du site.
- (2)** La désaffectation d'un puits qui a été utilisé afin d'effectuer les études géotechniques ou environnementales visées au paragraphe (1).
- (3)** Les catégories de projets prévues aux paragraphes (1) et (2) n'incluent pas les projets qui comportent le placement de remblais temporaires ou permanents dans un plan d'eau.

PARTIE 2

Bâtiments

- 4 (1)** Sur un terrain aménagé, la construction, l'installation, l'exploitation, la modification, la démolition, la désaffectation, l'enlèvement ou le remplacement d'un bâtiment d'une superficie d'au plus 1 000 m².
- (2)** Sur un terrain aménagé, l'agrandissement d'un bâtiment qui n'augmente pas sa superficie à plus de 1 000 m².

(3) On land other than developed land, the construction or installation of a building that has a footprint of no more than 100 m².

(4) The classes of projects described in subsections (1) to (3) do not include projects that

(a) involve the placement of temporary or permanent fill in a water body;

(b) involve the disturbance of known or suspected sub-surface contamination; or

(c) involve the demolition of a building that is less than 30 m from a school, hospital or residential building.

PART 3

Physical Works Related to Building or Other Structure

5 (1) On developed lands, the construction, installation, operation, modification, expansion, replacement, removal or decommissioning of any of the following physical works that are related to a building or other structure and that have a footprint, when combined with the footprint of all other physical works related to the building or structure, of no more than 1 000 m²:

(a) lighting systems;

(b) signage;

(c) fire suppression infrastructure;

(d) parking lots;

(e) paved areas;

(f) charging stations for electrical vehicles;

(g) infrastructure that generates solar or wind power;

(h) fencing that does not prevent the passage of wild animals; and

(i) sidewalks, boardwalks, paths, pedestrian ramps or access roads.

(2) The classes of projects described in subsection (1) do not include projects that

(a) involve the placement of temporary or permanent fill in a water body; or

(3) Sur un terrain autre qu'un terrain aménagé, la construction ou l'installation d'un bâtiment d'une superficie d'au plus 100 m².

(4) Les catégories de projets prévues aux paragraphes (1) à (3) n'incluent pas les projets qui comportent, selon le cas :

a) le placement de remblais temporaires ou permanents dans un plan d'eau;

b) la perturbation de toute source de contamination souterraine, connue ou soupçonnée;

c) la démolition d'un bâtiment situé à moins de 30 m d'une école, d'un hôpital ou d'un bâtiment résidentiel.

PARTIE 3

Ouvrages connexes à un bâtiment ou à une autre structure

5 (1) Sur un terrain aménagé, la construction, l'installation, l'exploitation, la modification, l'agrandissement, le remplacement, l'enlèvement ou la désaffectation de tout ouvrage ci-après, connexe à un bâtiment ou à une autre structure, dont la superficie, combinée avec celle de tous les autres ouvrages connexes au bâtiment ou à la structure, est d'au plus 1 000 m² :

a) un système d'éclairage;

b) de la signalisation;

c) de l'infrastructure de lutte contre les incendies;

d) un terrain de stationnement;

e) une aire pavée;

f) une station de recharge pour véhicule électrique;

g) une infrastructure qui génère de l'énergie solaire ou une éolienne;

h) une clôture qui n'empêche pas le passage d'animaux sauvages;

i) un trottoir, une promenade en bois, un sentier, une rampe pour piétons ou une voie d'accès.

(2) Les catégories de projets prévues au paragraphe (1) n'incluent pas les projets qui comportent, selon le cas :

a) le placement de remblais temporaires ou permanents dans un plan d'eau;

(b) involve the disturbance of known or suspected sub-surface contamination.

6 (1) On lands other than developed lands, the construction, installation, operation, modification, expansion, replacement, removal or decommissioning of any of the following physical works that are related to a building or other structure and that have a footprint, when combined with the footprint of all other physical works related to the building or structure, of no more than 100 m²:

- (a)** lighting systems;
- (b)** signage;
- (c)** fire suppression infrastructure;
- (d)** parking lots;
- (e)** paved areas;
- (f)** charging stations for electrical vehicles;
- (g)** infrastructure that generates solar or wind power;
- (h)** fencing that does not prevent the passage of wild animals; and
- (i)** sidewalks, boardwalks, paths, pedestrian ramps or access roads.

(2) The classes of projects described in subsection (1) do not include projects that

- (a)** involve the placement of temporary or permanent fill in a water body; or
- (b)** involve the disturbance of known or suspected sub-surface contamination.

PART 4

Utility Infrastructure

7 (1) The installation, operation, replacement, modification, decommissioning, abandonment or removal of a hydrant or hook-up that is part of a utility distribution system for a municipality or farm.

(2) The construction, installation, operation, replacement, modification, expansion, removal or decommissioning of water-related utility infrastructure, other than water pipelines, that has a footprint of no more than 100 m².

b) la perturbation de toute source de contamination souterraine, connue ou soupçonnée.

6 (1) Sur un terrain autre qu'un terrain aménagé, la construction, l'installation, l'exploitation, la modification, l'agrandissement, le remplacement, l'enlèvement ou la désaffectation de tout ouvrage ci-après, connexe à un bâtiment ou à une autre structure, dont la superficie, combinée avec celle de tous les autres ouvrages connexes au bâtiment ou à la structure, est d'au plus 100 m² :

- a)** un système d'éclairage;
- b)** de la signalisation;
- c)** de l'infrastructure de lutte contre les incendies;
- d)** un terrain de stationnement;
- e)** une aire pavée;
- f)** une station de recharge pour véhicules électriques;
- g)** une infrastructure qui génère de l'énergie solaire ou éolienne;
- h)** une clôture qui n'empêche pas le passage d'animaux sauvages;
- i)** un trottoir, une promenade en bois, un sentier, une rampe pour piétons ou une voie d'accès.

(2) Les catégories de projets prévues au paragraphe (1) n'incluent pas les projets qui comportent, selon le cas :

- a)** le placement de remblais temporaires ou permanents dans un plan d'eau;
- b)** la perturbation de toute source de contamination souterraine, connue ou soupçonnée.

PARTIE 4

Infrastructures de services

7 (1) L'installation, l'exploitation, le remplacement, la modification, la désaffectation, la fermeture ou l'enlèvement d'une borne-fontaine ou d'un raccordement faisant partie d'un système de distribution de services pour une municipalité ou une ferme.

(2) La construction, l'installation, l'exploitation, le remplacement, la modification, l'agrandissement, l'enlèvement ou la désaffectation d'infrastructures de services relatives à l'eau, autres que des conduites d'eau, d'une superficie d'au plus 100 m².

(3) The construction, installation, operation, replacement, modification, expansion, removal or decommissioning of water pipelines that are

- (a)** no more than 100 m in length; or
- (b)** located underneath, or on developed land that is alongside and contiguous to, a railway or road.

(4) The modification of a water treatment facility.

(5) The construction, installation, operation, replacement, modification, expansion or abandonment of a portion of any of the following physical works that is located more than 30 m from a water body and are underneath, or on developed land that is alongside and contiguous to, a railway or road:

- (a)** sewers;
- (b)** drains;
- (c)** steam lines;
- (d)** service tunnels; and
- (e)** overhead or underground telecommunication lines.

(6) The classes of projects described in subsections (1) to (5) do not include projects that

- (a)** involve the placement of temporary or permanent fill in a water body;
- (b)** involve the crossing of a water body, other than an overhead crossing by a telecommunication line; or
- (c)** involve the disturbance of known or suspected subsurface contamination.

PART 5

Above Ground Storage Tank Systems

8 (1) The installation, replacement, operation, modification, expansion or removal of an above ground storage tank system for petroleum products or allied petroleum products that is

- (a)** located within an airport and has an aggregate capacity of no more than 30 000 L; or
- (b)** located outside of an airport and has an aggregate capacity of no more than 5 000 L.

(3) La construction, l'installation, l'exploitation, le remplacement, la modification, l'agrandissement, l'enlèvement ou la désaffectation des conduites d'eau suivantes :

- a)** celles d'une longueur d'au plus 100 m;
- b)** celles situées sous une voie ferrée ou une route ou sur un terrain aménagé situé le long d'une voie ferrée ou d'une route et contigu à la voie ferrée ou la route.

(4) La modification d'une usine de traitement de l'eau.

(5) La construction, l'installation, l'exploitation, le remplacement, la modification, l'agrandissement ou la fermeture d'une partie de tout ouvrage ci-après, lorsqu'elle se situe à plus de 30 m d'un plan d'eau et soit sous une voie ferrée ou une route, soit sur un terrain aménagé situé le long d'une voie ferrée ou d'une route et contigu à la voie ferrée ou la route :

- a)** un égout;
- b)** un drain;
- c)** une conduite de vapeur;
- d)** un tunnel de service;
- e)** une ligne de télécommunication souterraine ou aérienne.

(6) Les catégories de projets prévues aux paragraphes (1) à (5) n'incluent pas les projets qui comportent, selon le cas :

- a)** le placement de remblais temporaires ou permanents dans un plan d'eau;
- b)** la traversée d'un plan d'eau, à moins que ce soit par une ligne de télécommunication aérienne;
- c)** la perturbation de toute source de contamination souterraine, connue ou soupçonnée.

PARTIE 5

Systèmes de réservoirs de stockage hors-sol

8 (1) L'installation, le remplacement, l'exploitation, la modification, l'agrandissement ou l'enlèvement d'un système de réservoirs de stockage hors-sol de produits pétroliers ou de produits apparentés doté d'une capacité cumulative :

- a)** dans le cas où il est situé dans un aéroport, d'au plus 30 000 L;
- b)** sinon, d'au plus 5 000 L.

(2) The classes of projects described in subsection (1) do not include projects that involve the disturbance of known or suspected subsurface contamination.

SCHEDULE 2

(Sections 3 and 4)

Designated Classes of Projects (On Federal Lands Administered by Parks Canada Agency)

PART 1

General

- 1** The operation or maintenance of a physical work.
- 2** Physical activities that are carried out entirely within the interior of a building.
- 3** The maintenance, repair or modification of a roadway, highway or parkway or of related infrastructure.
- 4** The installation, maintenance, repair or replacement of prefabricated structures.
- 5** The construction, maintenance, repair or replacement of a rudimentary campsite located within an existing rudimentary campground that does not involve the construction of a new toilet system or the use of heavy equipment.
- 6** The construction, installation, maintenance, repair or replacement of tent pads or movable accommodations at an existing campground that does not involve
 - (a)** the installation or modification of a septic field; or
 - (b)** the removal of vegetation with heavy equipment.
- 7 (1)** The construction or operation of a well to conduct geotechnical or environmental investigations of the subsurface characteristics of a site for the purpose of scientific research or of assessing or monitoring the site for contamination.
- (2)** The decommissioning of a well that was used to conduct a geotechnical or environmental investigation referred to in subsection (1).

(2) Les catégories de projets prévues au paragraphe (1) n'incluent pas les projets qui comportent la perturbation de toute source de contamination souterraine, connue ou soupçonnée.

ANNEXE 2

(articles 3 et 4)

Catégories de projets désignées (sur un territoire domanial administré par Agence Parcs Canada)

PARTIE 1

Généralités

- 1** L'exploitation ou l'entretien d'un ouvrage.
- 2** Les activités concrètes réalisées uniquement à l'intérieur d'un bâtiment.
- 3** L'entretien, la réparation ou la modification d'une route, d'une autoroute, d'une promenade ou d'infrastructures connexes.
- 4** L'installation, l'entretien, la réparation ou le remplacement de structures préfabriquées.
- 5** La construction, l'entretien, la réparation ou le remplacement d'une aire rudimentaire de campement située à l'intérieur d'un terrain de camping rudimentaire existant, qui ne comporte pas la construction de nouveaux systèmes sanitaires ou l'utilisation de machinerie lourde.
- 6** La construction, l'installation, l'entretien, la réparation ou le remplacement de tabliers de tente ou d'hébergements mobiles situés sur un terrain de camping existant, qui ne comporte pas :
 - a)** l'installation ou la modification d'un champs d'épuration;
 - b)** l'enlèvement de la végétation au moyen de machinerie lourde.
- 7 (1)** La construction ou l'exploitation d'un puits afin d'effectuer des études géotechniques ou environnementales sur les caractéristiques du sous-sol d'un site soit pour des recherches scientifiques, soit pour évaluer ou surveiller la contamination du site.
- (2)** La désaffectation d'un puits qui a été utilisé pour effectuer les études géotechniques ou environnementales visées au paragraphe (1).

(3) The classes of projects described in subsections (1) and (2) do not include projects that involve the placement of temporary or permanent fill in a water body.

8 The operation, maintenance or repair of overhead or underground electrical transmission or distribution lines or related infrastructure.

9 The maintenance, repair, modification or expansion of a land-based trail that does not involve

(a) the installation of a pedestrian bridge on the trail, unless the bridge is a replacement for an existing pedestrian bridge;

(b) the paving of any unpaved portion of the trail;

(c) the removal of vegetation with heavy equipment;

(d) the widening of the trail by more than 50 cm on either side;

(e) the extension of the trail's length by more than 500 m; or

(f) the rerouting of the trail such that the trail's route is more than 50 m from the former route or the trail's length is extended by more than 500 m.

10 (1) The operation of an above ground petroleum storage tank system for petroleum products or allied petroleum products.

(2) The removal, replacement or modification of an above ground petroleum storage tank system for petroleum products or allied petroleum products or its base that does not involve the removal of vegetation with heavy equipment.

11 (1) The maintenance, repair or removal of shoreline stabilization works, wharves, piers, docks, boathouses, launch ramps or navigational aids.

(2) The maintenance or repair of causeways, fishways, fish ladders, retaining walls or breakwaters.

(3) The classes of projects described in subsections (1) and (2) do not include projects that

(a) involve the placement of temporary or permanent fill in a water body;

(b) involve dredging; or

(c) involve the construction of a permanent diversion channel.

(3) Les catégories de projets prévues aux paragraphes (1) et (2) n'incluent pas les projets qui comportent le placement de remblais temporaires ou permanents dans un plan d'eau.

8 L'exploitation, l'entretien ou la réparation de lignes de transport ou de distribution d'électricité, souterraines ou aériennes, ou d'infrastructures connexes.

9 L'entretien, la réparation, la modification ou l'agrandissement d'un sentier terrestre qui ne comporte pas :

a) l'installation d'une passerelle sur le sentier, sauf s'il s'agit du remplacement d'une passerelle existante;

b) le pavage de toute portion non pavée du sentier;

c) l'enlèvement de la végétation au moyen de machinerie lourde;

d) son élargissement sur plus de 50 cm d'un côté ou de l'autre ou des deux côtés;

e) son prolongement sur plus de 500 m;

f) son déplacement à plus de 50 m de sa trace initiale ou de façon à le prolonger sur plus de 500 m.

10 (1) L'exploitation d'un système de réservoirs de stockage hors-sol de produits pétroliers ou de produits apparentés.

(2) L'enlèvement, le remplacement ou la modification de tout système de réservoirs de stockage hors-sol de produits pétroliers ou de produits apparentés, ou de sa base, qui ne comporte pas l'enlèvement de la végétation au moyen de machinerie lourde.

11 (1) L'entretien, la réparation ou l'enlèvement d'ouvrages de stabilisation de rives, de quais, de môles, de jetées, de remises à bateaux, de rampes de mise à l'eau ou d'aides à la navigation.

(2) L'entretien ou la réparation de chaussées, de passes à poissons, d'échelles à poissons, de murs de soutènement ou de brise-lames.

(3) Les catégories de projets prévues aux paragraphes (1) et (2) n'incluent pas les projets qui comportent, selon le cas :

a) le placement de remblais temporaires ou permanents dans un plan d'eau;

b) du dragage;

c) la construction d'un canal de dérivation permanent.

PART 2**Historic Canals and National Marine Conservation Areas**

12 (1) The following classes of projects that are carried out within a historic canal or national marine conservation area:

- (a)** the maintenance or repair of locks, dams or bridges;
- (b)** the installation, maintenance, repair or removal of in-water anchoring systems, hook-ups, boat lifts, marine railways, inland boat slips or mooring basins; and
- (c)** the installation of shoreline stabilization works, wharves, piers, docks, boathouses, launch ramps or navigational aids.

(2) The classes of projects described in subsection (1) do not include projects that

- (a)** involve dredging;
- (b)** involve permanently increasing a physical work's footprint below the high-water mark; or
- (c)** involve the construction of a permanent diversion channel.

PART 3**National Parks and National Historic Sites**

13 (1) The following classes of projects that are carried out on developed land that is accessible by road within a national historic site or an area of a national park that is zoned "Zone IV" or "Zone V" in accordance with the management plan, other than those that are carried out in the town of Banff:

- (a)** the installation, modification, maintenance, repair, replacement, decommissioning or abandonment of buildings or other structures;
- (b)** the maintenance, repair or modification of campsites;
- (c)** the construction, installation, maintenance, repair, decommissioning or abandonment of hook-ups;

PARTIE 2**Canaux historiques et aires marines nationales de conservation**

12 (1) Les projets des catégories ci-après qui sont réalisés à l'intérieur d'un canal historique ou d'une aire marine nationale de conservation :

- a)** l'entretien ou la réparation d'écluses, de barrages ou de ponts;
- b)** l'installation, l'entretien, la réparation ou l'enlèvement de systèmes d'ancrage dans l'eau, de raccordements, d'ascenseurs à bateaux, de bers roulants, d'emplacements de bateaux sur la berge ou de bassins d'amarrage;
- c)** l'installation d'ouvrages de stabilisation de rives, de quais, de môles, de jetées, de remises à bateaux, de rampes de mise à l'eau ou d'aides à la navigation.

(2) Les catégories de projets prévues au paragraphe (1) n'incluent pas les projets qui comportent, selon le cas :

- a)** du dragage;
- b)** l'augmentation permanente de la superficie d'un ouvrage sous la ligne des hautes eaux;
- c)** la construction d'un canal de dérivation permanent.

PARTIE 3**Lieux historiques nationaux et parcs nationaux**

13 (1) Les projets des catégories ci-après qui sont réalisés sur un terrain aménagé qui est accessible par route et situé à l'intérieur d'un lieu historique national ou d'une aire d'un parc national qui est désignée à titre de zone IV ou de zone V conformément au plan directeur, sauf ceux qui sont réalisés dans le périmètre urbain de Banff :

- a)** l'installation, la modification, l'entretien, la réparation, le remplacement, la désaffectation ou la fermeture de bâtiments ou d'autres structures;
- b)** l'entretien, la réparation ou la modification d'emplacements de camping;
- c)** la construction, l'installation, l'entretien, la réparation, la désaffectation ou la fermeture de raccordements;

(d) the construction, installation, maintenance or repair of sidewalks, boardwalks, fences or railings;

(e) the decommissioning or abandonment of roads, parking lots, pull-offs, sidewalks, boardwalks or trails;

(f) the construction, modification, operation, maintenance, decommissioning or abandonment of recreational grounds; and

(g) the construction of buildings or other structures in a *park community*, as defined in subsection 2(1) of the *Canada National Parks Act*.

(2) The classes of projects described in subsection (1) do not include projects that involve

(a) the placement of temporary or permanent fill in a water body;

(b) the installation or modification of a septic field; or

(c) the removal of vegetation with heavy equipment.

14 (1) The following classes of projects that are carried out on developed land within the town of Banff:

(a) the modification, maintenance, repair, decommissioning or abandonment of buildings or other structures;

(b) the maintenance, repair or modification of campsites;

(c) the maintenance, repair, decommissioning or abandonment of hook-ups;

(d) the maintenance or repair of sidewalks, boardwalks, fences or railings;

(e) the decommissioning or abandonment of roads, parking lots, pull-offs, sidewalks, boardwalks or trails; and

(f) the modification, operation, maintenance, decommissioning or abandonment of recreational grounds.

(2) The classes of projects described in subsection (1) do not include projects that involve

(a) the placement of temporary or permanent fill in a water body;

(b) the installation or modification of a septic field; or

(c) the removal of vegetation with heavy equipment.

d) la construction, l'installation, l'entretien ou la réparation de trottoirs, de promenades en bois, de clôtures ou de balustrades;

e) la désaffectation ou la fermeture de routes, de terrains de stationnement, de voies d'arrêt, de trottoirs, de promenades en bois ou de sentiers;

f) la construction, la modification, l'exploitation, l'entretien, la désaffectation ou la fermeture de terrains récréatifs;

g) la construction de bâtiments ou autres structures dans une *collectivité* au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*.

(2) Les catégories de projets prévues au paragraphe (1) n'incluent pas les projets qui comportent, selon le cas :

a) le placement de remblais temporaires ou permanents dans un plan d'eau;

b) l'installation ou la modification d'un champs d'épuration;

c) l'enlèvement de la végétation au moyen de machinerie lourde.

14 (1) Les projets des catégories ci-après qui sont réalisés sur un terrain aménagé situé dans le périmètre urbain de Banff :

a) la modification, l'entretien, la réparation, la désaffectation ou la fermeture de bâtiments ou d'autres structures;

b) l'entretien, la réparation ou la modification d'emplacements de camping;

c) l'entretien, la réparation, la désaffectation ou la fermeture de raccordements;

d) l'entretien ou la réparation de trottoirs, de promenades en bois, de clôtures ou de balustrades;

e) la désaffectation ou la fermeture de routes, de terrains de stationnement, de voies d'arrêt, de trottoirs, de promenades en bois ou de sentiers;

f) la modification, l'exploitation, l'entretien, la désaffectation ou la fermeture de terrains récréatifs.

(2) Les catégories de projets prévues au paragraphe (1) n'incluent pas les projets qui comportent, selon le cas :

a) le placement de remblais temporaires ou permanents dans un plan d'eau;

b) l'installation ou la modification d'un champs d'épuration;

c) l'enlèvement de la végétation au moyen de machinerie lourde.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

The *Impact Assessment Act* (IAA) sets out requirements in relation to projects on federal lands or outside Canada (sections 81 to 91). Federal authorities and authorities set out in Schedule 4 of the IAA (authorities) have responsibilities in relation to

- projects on federal lands (section 82) where the authority is the proponent, or the authority provides financial assistance, provides land (e.g. sells or leases federal land), or exercises any power or performs a duty or function under any Act of Parliament (i.e. issues a permit, authorization, etc.); and
- projects outside Canada (section 83) where the authority is the proponent, or the authority provides financial assistance.

Authorities review large numbers of projects, many of which present only insignificant or no potential for adverse environmental effects. Routine and low-risk projects may include maintenance and repair of existing physical works, replacement of equipment within a building, or the installation of a bench in a national park. The time needed to plan and review such projects is typically very short — often no more than a day or two.

The IAA provides flexibility by enabling the Minister of the Environment (the Minister) to designate, by order, classes of projects that, if carried out, will cause only insignificant effects (section 88). The *Designated Classes of Projects Order* (the Ministerial Order) sets out such classes of projects. For these projects, authorities would not be subject to the requirements under the IAA. The ability to exempt these low-risk activities through the Ministerial Order ensures that government resources are directed at assessing proposals with greater potential for adverse environmental effects.

Background

The Government of Canada is implementing new rules that protect the environment, recognize and respect Indigenous rights, and strengthen the economy through the IAA.

The IAA establishes an impact assessment process to serve as a planning tool that takes into consideration the whole range of environmental, health, social and economic effects of projects. The new impact assessment

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie de l'Arrêté.)

Enjeux

La *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI) prescrit les exigences relativement aux projets réalisés sur le territoire domanial ou à l'étranger (articles 81 à 91). Les autorités fédérales et les autorités énoncées à l'annexe 4 de la LEI (les autorités) ont des responsabilités relativement aux éléments suivants :

- les projets sur le territoire domanial (article 82), dans le cadre duquel l'autorité est le promoteur ou fournit une aide financière ou un territoire (par exemple vend ou donne à bail un territoire domanial) ou exerce un pouvoir ou une fonction en vertu de toute loi fédérale (c'est-à-dire délivre un permis, une autorisation, etc.);
- les projets à l'étranger (article 83), lorsque l'autorité est le promoteur ou fournit une aide financière.

Les autorités examinent un grand nombre de projets, dont un bon nombre ne présentent que des effets environnementaux négatifs négligeables, ou aucun effet environnemental négatif. Les projets courants et à faible risque peuvent comprendre l'entretien et la réparation des ouvrages existants, le remplacement de l'équipement dans un bâtiment ou l'installation d'un banc dans un parc national. Le temps nécessaire à la planification et à l'examen de tels projets est généralement très court; souvent pas plus d'un jour ou deux.

La LEI se veut flexible en permettant au ministre de l'Environnement (le ministre) de désigner, par voie d'arrêté, les catégories de projets qui, s'ils sont réalisés, sont susceptibles de n'avoir que des effets environnementaux négligeables (article 88). L'*Arrêté désignant des catégories de projets* (l'arrêté ministériel) définit de telles catégories de projets. Pour ces projets, les autorités ne seraient pas assujetties aux exigences de la LEI. La capacité d'exempter ces activités à faible risque grâce à l'arrêté ministériel garantit que les ressources gouvernementales seront affectées à l'évaluation des propositions qui présentent un plus grand risque d'effets environnementaux négatifs.

Contexte

Le gouvernement du Canada met en œuvre de nouvelles règles qui protègent l'environnement, reconnaissent et respectent les droits des Autochtones, et renforcent notre économie grâce à la LEI.

La LEI établit un processus d'évaluation d'impact qui servira d'outil de planification de projet prenant en considération la gamme complète d'effets environnementaux, sociaux, économiques et sur la santé des projets. Le

process will be led by the Impact Assessment Agency of Canada (the Agency). Impact assessments under the IAA are conducted for proposed physical activities that are “designated projects,” either by regulation or by the Minister.

The IAA also includes requirements relating to non-designated projects that take place on federal lands or outside Canada (sections 81 to 91). Before taking action or making a decision that would enable a project to proceed, authorities must determine whether the project is likely to cause significant adverse environmental effects. If the authority determines that the project is likely to cause significant adverse environmental effects, the project is not permitted to proceed unless those effects are determined by the Governor in Council to be justified in the circumstances.

The IAA includes provisions to enhance transparency and rigour. In particular, authorities are now required to post on the Canadian Impact Assessment Registry website a notice of their intent to determine whether a project is likely to cause significant adverse environmental effects, and invite the public to provide comments (subsection 86(1)). There is a minimum 30-day interval between this notice of intent and the final notice setting out the determination (subsection 86(2)). In addition, authorities must consider a list of factors when making the determination, including the effects of a project on the section 35 rights of Indigenous peoples; mitigation measures that address significant adverse environmental effects; community knowledge and Indigenous knowledge provided with respect to the project; and comments from the public (section 84).

Over 75 authorities are subject to these requirements, including federal departments, departmental corporations, agencies, crown corporations, port authorities and offshore boards.

Recognizing that undertakings with limited potential for adverse environmental effects are subject to these requirements, subsection 88(1) of the IAA authorizes the Minister to designate a class of projects if, in the Minister’s opinion, the carrying out of the project that is part of the class will cause only insignificant adverse environmental effects. For projects that are part of a designated class, authorities are exempt from the requirements to determine whether the project is likely to cause significant adverse environmental effects (sections 82 and 83), post a public notice and provide a comment period (section 86).

nouveau processus d’évaluation d’impact sera dirigé par l’Agence d’évaluation d’impact du Canada (l’Agence). L’évaluation d’impact réalisée en vertu de la LEI vise les activités concrètes proposées qui sont des « projets désignés », soit par règlement ou soit par le ministre.

La LEI comprend aussi des exigences relativement aux projets non désignés réalisés sur le territoire domanial ou à l’étranger (articles 81 à 91). Avant de prendre des mesures ou une décision qui permettrait au projet d’aller de l’avant, les autorités doivent déterminer si le projet est susceptible d’entraîner des effets environnementaux négatifs importants. Si l’autorité détermine que le projet est susceptible d’entraîner des effets environnementaux négatifs importants, le projet n’est pas autorisé à aller de l’avant à moins que le gouverneur en conseil ne détermine que ces effets sont justifiés, dans les circonstances.

La LEI comprend des dispositions visant à répondre aux préoccupations concernant la transparence et la rigueur. Plus particulièrement, les autorités sont maintenant tenues d’afficher sur le site Web du Registre canadien d’évaluation d’impact un avis de leur intention de déterminer si un projet est susceptible d’entraîner des effets environnementaux négatifs importants, et d’inviter le public à leur présenter ses observations [paragraphe 86(1)]. Il y a un intervalle minimal de 30 jours entre cet avis d’intention et l’avis définitif établissant si le projet est susceptible d’entraîner des effets environnementaux négatifs importants [paragraphe 86(2)]. De plus, les autorités doivent tenir compte d’une liste de facteurs lorsqu’elles prennent une décision, notamment les répercussions d’un projet sur les droits des peuples autochtones reconnus par l’article 35; les mesures d’atténuation qui tiennent compte des effets environnementaux négatifs importants; les connaissances communautaires et autochtones fournies à l’égard du projet; les commentaires du public (article 84).

Plus de 75 autorités sont soumises à ces exigences, notamment des ministères fédéraux, des établissements publics, des organismes, des sociétés d’État, des autorités portuaires et des offices extracôtiers.

Reconnaissant que des projets ayant un potentiel limité d’effets environnementaux négatifs sont assujettis à ces exigences, le paragraphe 88(1) de la LEI autorise le ministre à désigner une catégorie de projets si, de l’avis du ministre, la réalisation d’un projet qui fait partie de cette catégorie n’entraîne que des effets environnementaux négatifs négligeables. Pour les projets faisant partie d’une catégorie désignée, les autorités ne sont pas tenues de déterminer si le projet est susceptible d’entraîner des effets environnementaux négatifs importants (articles 82 et 83), d’afficher un avis public ou de prévoir une période de consultation publique (article 86).

Objective

The Ministerial Order will designate classes of projects on federal lands and outside Canada that, in the Minister's opinion, will cause only insignificant adverse environmental effects. An authority seeking to carry out a project that is part of one of these classes would not be subject to the obligations under sections 82 and 83 for projects on federal lands and outside Canada, respectively.

Description

The classes of projects included in the Ministerial Order are the most common, routine and straightforward projects that, if carried out, will cause only insignificant adverse environmental effects. Other classes of projects may be proposed at a later date.

The designated classes of projects were carefully scoped to ensure that they only include projects that, if carried out, will cause only insignificant adverse environmental effects. The following criteria were considered when determining whether a class of projects should be included in the Ministerial Order:

- The project type is not complex and has minimal interaction with the environment;
- No referral to another federal authority or other jurisdiction for approval is required;
- Federal authorities' experience with the project type has resulted in a good understanding of any associated potential environmental effects; and
- Any potential adverse environmental effects can be reduced to an insignificant level through standard design and by the application of effective and established mitigation measures.

The classes of projects with respect to which authorities would not be subject to the IAA requirements are set out in the schedules to the Ministerial Order. Each class of projects includes a description of the physical activities (e.g. construction, installation, maintenance, repair, decommissioning or abandonment) in relation to a physical work. Schedule 1 sets out classes of projects on federal lands, other than lands administered by Parks Canada, and lands outside Canada. Schedule 2 sets out classes of projects on federal lands that are administered by Parks Canada.

The Ministerial Order also includes general conditions to provide an additional safeguard, ensuring that a project would not be covered by the Ministerial Order (i.e. would require an authority to make a determination and provide public notice) if

- the project may cause a change to the characteristics of a water body, to a migratory bird or its nest, as defined

Objectif

L'arrêté ministériel désignera des catégories de projets sur le territoire domanial et à l'étranger qui, de l'avis du ministre, n'entraîneront que des effets environnementaux négatifs négligeables. Une autorité souhaitant réaliser un projet faisant partie d'une de ces catégories ne serait pas assujettie aux obligations visées aux articles 82 et 83 concernant les projets sur le territoire domanial et à l'étranger, respectivement.

Description

Les catégories de projets incluses dans l'arrêté ministériel représentent les projets les plus communs, les plus courants et les plus simples qui, s'ils sont réalisés, n'entraîneront que des effets environnementaux négatifs négligeables. D'autres catégories de projets peuvent être proposées à une date ultérieure.

Les catégories de projets désignées ont été soigneusement établies pour s'assurer qu'elles ne comprennent que des projets qui, s'ils sont réalisés, n'entraîneront que des effets environnementaux négatifs négligeables. Les critères suivants ont été pris en considération pour déterminer si une catégorie de projets devait être incluse dans l'arrêté ministériel :

- Le type de projet n'est pas complexe et a des interactions minimales avec l'environnement;
- Aucun renvoi à une autre autorité fédérale ou à une autre instance n'est nécessaire;
- L'expérience des autorités fédérales à l'égard du type de projet a permis de bien comprendre tous les effets environnementaux possibles qui y sont associés; et
- Tout effet environnemental négatif potentiel peut être réduit à un niveau négligeable grâce à une conception standard et à l'application de mesures d'atténuation efficaces et établies.

Les catégories de projets pour lesquelles les autorités ne seraient pas assujetties aux exigences de la LEI sont énoncées dans les annexes de l'arrêté ministériel. Chaque catégorie de projets comprend une description des activités concrètes (par exemple construction, installation, entretien, réparation, désaffectation ou fermeture) liées à un ouvrage. L'annexe 1 énonce les catégories de projets sur le territoire domanial qui n'est pas administré par Parcs Canada, et à l'étranger. L'annexe 2 énonce les catégories de projets sur le territoire domanial qui est administré par Parcs Canada.

L'arrêté ministériel comprend également des conditions générales visant à fournir une mesure de protection supplémentaire, ce qui garantit qu'un projet ne serait pas visé par l'arrêté ministériel (c'est-à-dire qu'une autorité devrait prendre une décision et donner un avis public) si :

- le projet était susceptible d'entraîner un changement aux caractéristiques d'un plan d'eau, à un oiseau

in subsection 2(1) of the *Migratory Bird Convention Act, 1994*, or to a wildlife species, as defined in subsection 2(1) of the *Species at Risk Act*, that is listed in Schedule 1 of the Act, or its residence or critical habitat;

- the project requires a permit or other authorization under the *Fisheries Act*, the *Canadian Navigable Waters Act*, or the *Scott Islands Protected Marine Area Regulations* or *Wildlife Area Regulations* under the *Canada Wildlife Act*; and
- the project involves the removal of or damage to any structure, site or resource that is of historical, archaeological, paleontological or architectural significance.

In addition to these overarching conditions, each of the classes is scoped to capture projects that will cause only insignificant adverse environmental effects. This includes setting out specific limitations on each class, such as a specified size threshold and limitations specific to these project classes.

Schedule 1 — Designated Classes of Projects (Outside Canada or on Federal Lands not Administered by Parks Canada Agency)

This schedule designates the classes of projects that are to be carried out on federal lands, other than lands administered by Parks Canada, and on lands outside Canada. The classes of projects in this schedule include minor projects such as the maintenance and repair of a physical work and physical activities within the interior of a building. The classes in this schedule also include certain physical activities (e.g. construction, operation, replacement, decommissioning) related to the following physical works (subject to certain class-specific conditions):

- Buildings with a footprint of no more than 1 000 m² on developed land, or no more than 100 m² on undeveloped land;
- Physical works related to a building or a structure such as lighting systems, signage, parking lots and fencing that have a cumulative footprint (not counting the building or structure) of no more than 1 000 m² on developed land, or no more than 100 m² on undeveloped land;
- Utility infrastructure including
 - a hydrant or hook-up that is part of a utility distribution system for a municipality or farm,
 - water-related utility infrastructure, other than water pipelines, that has a footprint of no more than 100 m²,

migrateur ou son nid au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*, à une espèce sauvage au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les espèces en péril* qui figure à l'annexe 1 de la Loi, ou au lieu de résidence ou à l'habitat essentiel d'une espèce inscrite;

- le projet exige un permis ou une autre autorisation d'une instance en application de la *Loi sur les pêches*, de la *Loi sur les eaux navigables du Canada*, ou du *Règlement sur la zone marine protégée des îles Scott* ou *Règlement sur les réserves d'espèces sauvages* de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada*;
- le projet comprend le retrait d'une structure, d'un site ou d'une ressource ayant une importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale ou entraîne des dommages à ces derniers.

En plus des conditions générales, la portée de chaque catégorie de projets dans l'arrêté ministériel est établie de sorte que la catégorie soit limitée aux projets dont la réalisation n'entraînera que des effets environnementaux négatifs négligeables. Cela se fait, entre autres, avec l'établissement de limites précises pour chaque catégorie, comme des seuils précis et autres limites relatives aux catégories de projets.

Annexe 1 — Catégories de projets désignées (à l'étranger ou sur un territoire domanial non administré par Agence Parcs Canada)

Cette annexe présente les catégories de projets qui seront réalisés sur le territoire domanial, autre que le territoire administré par Parcs Canada, et à l'étranger. Les catégories de projets de cette annexe comprennent les projets mineurs, par exemple l'entretien et la réparation d'ouvrages et les activités concrètes à l'intérieur d'un bâtiment. Les catégories de cette annexe comprennent également certaines activités concrètes (par exemple construction, exploitation, remplacement, désaffectation) liées aux ouvrages suivants (sous réserve de certaines conditions propres à la catégorie de projets) :

- Les bâtiments dont l'empreinte est d'au plus 1 000 m² sur un terrain aménagé, ou d'au plus 100 m² sur un terrain non aménagé;
- Les ouvrages associés à un bâtiment ou à une structure tels que systèmes d'éclairage, signalisation, terrains de stationnement et clôtures dont la superficie cumulative (sans compter le bâtiment ou la structure) est d'au plus 1 000 m² sur un terrain aménagé, ou d'au plus 100 m² sur un terrain non aménagé;
- Une infrastructure de services, notamment :
 - une borne-fontaine ou un raccordement qui fait partie d'un système de distribution de services pour une municipalité ou une ferme,

- water pipelines no more than 100 m long, or of any length if located underneath, or on developed land that is alongside and contiguous to, a railway or road,
- a water treatment facility, and
- sewers, drains, steam lines, service tunnels and overhead or buried telecommunication lines if located underneath, or on developed land that is alongside and contiguous to, a railway or road and located more than 30 m from a water body;
- Above-ground storage tank systems for petroleum products or allied petroleum products with an aggregate capacity of no more than 30 000 L if located within an airport, or no more than 5 000 L for any other location; and
- Geotechnical or environmental investigations that require wells, undertaken to evaluate the subsurface characteristics of a site for scientific research or to assess and monitor the site for contamination.

Schedule 2 — Designated Classes of Projects (On Federal Lands Administered by Parks Canada Agency)

This schedule designates classes of projects that are to be carried out on lands administered by Parks Canada. As with the first schedule, the classes of projects include the operation or maintenance of a physical work and physical activities that are contained within the interior of a building. They also include various physical activities related to the following physical works (subject to certain class-specific conditions):

- Roadway, highway, parkway or related infrastructure (does not involve the construction of a new road or related infrastructure);
- Prefabricated structures;
- Rudimentary campsites within a rudimentary campground (does not involve the construction of a new toilet system or the use of heavy equipment);
- Tent pads and moveable accommodations at an existing campground, for example a yurt, an oTENTik, an Oasis or a MicrOcube (does not involve installation or modification of a septic field or the removal of vegetation with heavy equipment);
- Overhead or underground electrical transmission or distribution lines or related infrastructure (operation, maintenance or repair of lines only, not the construction of new lines);

- une infrastructure de services liée à l'eau, autre que les conduites d'eau, d'une superficie d'au plus 100 m²,
- des conduites d'eau d'une longueur d'au plus 100 m, ou de n'importe quelle longueur si elles sont situées sous une voie ferrée ou une route ou sur un terrain aménagé situé le long d'une voie ferrée ou d'une route et contigu à celle-ci,
- une usine de traitement de l'eau,
- des égouts, des drains, des conduites de vapeur, des tunnels de service et des lignes de télécommunication aériennes ou souterraines, lorsqu'ils sont situés sous une voie ferrée ou une route ou sur un terrain aménagé situé le long d'une voie ferrée ou d'une route et contigu à celle-ci, et à plus de 30 m d'un plan d'eau;
- Les systèmes de réservoirs de stockage hors-sol pour les produits pétroliers ou les produits apparentés d'une capacité cumulative d'au plus 30 000 L lorsqu'ils sont situés dans un aéroport, ou d'au plus 5 000 L lorsqu'ils sont situés n'importe où ailleurs;
- Les études géotechniques ou environnementales qui nécessitent l'utilisation de puits, effectuées pour évaluer les caractéristiques du sous-sol d'un site soit pour la recherche scientifique, soit pour évaluer et surveiller la contamination du site.

Annexe 2 — Catégories de projets désignées (sur un territoire domanial administré par Agence Parcs Canada)

Cette annexe présente les catégories de projets qui seront réalisés sur le territoire domanial administré par Parcs Canada. Comme c'est le cas pour la première annexe, les catégories de projets comprennent l'exploitation ou l'entretien d'un ouvrage et les activités concrètes effectuées à l'intérieur d'un bâtiment. Elles comprennent également diverses activités concrètes liées aux ouvrages suivants (sous réserve de certaines conditions propres à la catégorie de projets) :

- Route, autoroute, promenade ou infrastructures connexes (ne comprend pas la construction d'une nouvelle route ou d'une infrastructure associée);
- Structures préfabriquées;
- Aires rudimentaires de campement situées à l'intérieur de terrains de camping rudimentaires (ne comprend pas la construction de nouveaux systèmes sanitaires ou l'utilisation de machinerie lourde);
- Tabliers de tente et hébergements mobiles situés sur un terrain de camping existant, par exemple une yourte, une tente oTENTik ou un hébergement de type Oasis ou MicrOcube (ne comprend pas l'installation ou la modification d'un champ d'épuration ou l'enlèvement de la végétation au moyen de machinerie lourde);

- Land-based trails including widening by no more than 0.5 m and reroutes and extensions no more than 500 m long and located within 50 m of either side of the existing trail (but not the creation of a new trail);
 - Above-ground storage tank systems for petroleum or allied petroleum products (does not involve the removal of vegetation with heavy equipment);
 - Water-related works including shoreline stabilization works, wharves, piers, docks, boathouses, launch ramps, navigational aids, causeways, fishways, fish ladders, retaining walls or breakwaters;
 - Water-related works in a historic canal or national marine conservation area;
 - Works on developed land that are accessible by road in a national historic site or an area of a national park that is zoned for outdoor recreation or for park services. These include
 - buildings or other structures,
 - service lines,
 - roads, trails and other related infrastructures, and
 - recreational grounds and campsite;
 - Works on developed land in the community of Banff; and
 - Geotechnical or environmental investigations that require wells, undertaken to evaluate the subsurface characteristics of a site for scientific research or to assess and monitor the site for contamination.
- Lignes aériennes ou souterraines de transport ou de distribution d'électricité ou infrastructures connexes (liées à l'exploitation, à l'entretien ou à la réparation des lignes seulement, et non à la construction de nouvelles lignes);
 - Sentiers terrestres, y compris l'élargissement d'au plus 0,5 m, et les modifications des tracés et prolongements d'au plus 500 m de longueur situés à l'intérieur de 50 m d'un côté ou de l'autre du sentier existant (mais non la construction d'un nouveau sentier);
 - Systèmes de réservoirs de stockage hors-sol pour les produits pétroliers ou les produits apparentés (ne comprend pas l'enlèvement de la végétation au moyen de machinerie lourde);
 - Ouvrages liés à l'eau, notamment les ouvrages de stabilisation des rives, les quais, les môles, les jetées, les remises à bateaux, les rampes de mise à l'eau, les aides à la navigation, les chaussées, les passes à poissons, les échelles à poissons, les murs de soutènement ou les brise-lames;
 - Ouvrages liés à l'eau dans un canal historique ou une aire marine nationale de conservation;
 - Ouvrages sur des terrains aménagés, qui sont accessibles par la route et situés dans un lieu historique national ou dans l'aire d'un parc national qui est désignée aux fins d'activités récréatives de plein air ou de services de parcs, notamment :
 - bâtiments ou autres structures,
 - lignes de service,
 - routes, sentiers et autres infrastructures associées,
 - terrains récréatifs et emplacements de camping;
 - Ouvrages sur des terrains aménagés dans la collectivité de Banff;
 - Études géotechniques ou environnementales qui nécessitent l'utilisation de puits, effectuées pour évaluer les caractéristiques du sous-sol d'un site soit pour la recherche scientifique, soit pour évaluer et surveiller la contamination du site.

In light of the careful scoping of each class of projects based on the above criteria and the specific and general class exclusions, the classes of projects in the Ministerial Order are limited to projects that, if carried out, will cause only insignificant adverse environmental effects.

Regulatory development

Consultation

The *Consultation Paper on a Ministerial Order that sets out the Classes of Projects on Federal Lands and Outside Canada that will cause only Insignificant Adverse*

Compte tenu de la portée minutieusement établie pour chaque catégorie de projets en fonction des critères mentionnés plus haut et des conditions particulières et générales limitant davantage leur portée, les catégories de projets dans l'arrêté ministériel se limitent à des projets qui, s'ils sont exécutés, n'entraîneront pas d'effets négatifs importants sur l'environnement.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Un document intitulé *Document de consultation sur un arrêté ministériel établissant les catégories de projets sur le territoire domanial et à l'étranger dont la réalisation*

Environmental Effects was published for public comment from July 22, 2019, to August 21, 2019. The Consultation Paper outlined the proposed class of projects to be included in the Ministerial Order, as well as the rationale and the approach taken for developing the Order.

An email was sent out to stakeholders, and to over 1 000 Indigenous groups, advising them of the opportunity to provide feedback on the proposal. In total, 43 submissions were received from 23 Indigenous groups, 4 authorities, 11 industry businesses and associations, 4 non-governmental organizations, and 1 territorial government .

In addition, officials from the Agency held meetings with officials from the Assembly of First Nations and non-governmental organizations that are members of the Canadian Environmental Network.

The Agency also worked collaboratively with federal authorities and implicated federal departments to develop the Ministerial Order.

In general, no major concerns were raised during consultations about the classes of projects included in the Ministerial Order.

Authorities were generally supportive and emphasized the desire to avoid unnecessary administrative burden associated with making a determination and posting public notice for those projects with only insignificant effects. Airport authorities, port authorities, the oil and gas industry, and other stakeholders indicated the need for additional classes of projects specific to their industry.

Indigenous groups were critical of the length of the comment period and raised concerns that projects that are included in the Ministerial Order could impact Indigenous rights and interests. Some Indigenous groups also suggested that projects requiring the approval of Indigenous governments should not be included in the Ministerial Order (i.e. should be subject to the IAA), and that conditions relating to potential damage to sites and resources of historical or archeological significance should be applied evenly across the project classes.

Non-governmental environmental organizations recommended that any project located in a sensitive ecological area, including a national wildlife area, or with the potential to harm sensitive ecosystems or species at risk, should not be included in the Ministerial Order (i.e. should be subject to the IAA). Concerns were also raised with the

n'entraînera que des effets environnementaux négatifs négligeables a été publié aux fins de consultation publique du 22 juillet 2019 au 21 août 2019. Ce document expose toutes les catégories de projets proposées pour inclusion dans l'arrêté ministériel, ainsi que la justification et l'approche adoptée pour élaborer ce dernier.

Un courriel a été transmis aux intervenants et à plus de 1 000 groupes autochtones, les informant de la possibilité de formuler des commentaires sur la proposition. Au total, 23 groupes autochtones, 4 autorités, 11 entreprises et associations industrielles, 4 organisations non gouvernementales, et 1 gouvernement territorial ont présenté 43 mémoires.

De plus, des représentants de l'Agence ont tenu des rencontres avec des représentants de l'Assemblée des Premières Nations et des organisations non gouvernementales qui sont membres du Réseau canadien de l'environnement.

L'Agence a également élaboré l'arrêté ministériel en collaboration avec les autorités fédérales et les ministères fédéraux concernés.

En général, aucune préoccupation majeure n'a été soulevée au cours des consultations concernant les catégories de projets incluses dans l'arrêté ministériel.

Dans l'ensemble, les autorités se sont montrées favorables et ont appuyé la volonté d'éviter le fardeau administratif inutile associé à la prise de décision et à la publication d'un avis public pour les projets dont les effets sont négligeables. Les administrations aéroportuaires, les administrations portuaires, l'industrie pétrolière et gazière et d'autres parties intéressées ont fait valoir la nécessité de créer des catégories de projets supplémentaires propres à leur industrie.

Les groupes autochtones ont déploré la durée de la période de consultation publique et se sont dits préoccupés par le fait que des projets inclus dans l'arrêté ministériel pourraient avoir une incidence sur les droits et intérêts des Autochtones. Certains groupes autochtones ont également suggéré que les projets nécessitant l'approbation des gouvernements autochtones ne devraient pas être inclus dans l'arrêté ministériel (c'est-à-dire qu'ils devraient être assujettis à la LEI) et que les conditions relatives aux dommages potentiels aux sites et aux ressources d'importance historique ou archéologique devraient être appliquées de façon uniforme dans toutes les catégories de projets.

Les organisations environnementales non gouvernementales ont recommandé que tout projet situé dans une zone écologique sensible, notamment une réserve nationale de faune, ou susceptible de nuire à des écosystèmes sensibles ou à des espèces en péril, ne soit pas inclus dans l'arrêté ministériel (c'est-à-dire qu'il soit assujetti à la LEI). Les

proposed project classes for lands administered by Parks Canada, given the specific ecological and legislative context of these lands. Some submissions also suggested that project classes involving oil and gas pipelines as well as underground and overhead electrical transmission lines should be modified or removed from the Ministerial Order due to their potential for significant effects. Non-governmental environmental organizations and Indigenous groups also raised concerns that while individual projects may have only insignificant effects, they may have the potential for cumulative effects in the context of other projects.

Some minor changes were also suggested in relation to specific project classes, and suggestions were made for defining certain terms in the Ministerial Order.

In response to this feedback, and an analysis of the project classes, modifications were made to provide additional safeguards to ensure that only those projects with insignificant adverse environmental effects are included in the Ministerial Order, and to ensure clarity of definitions and consistency across the project classes.

Most notably, modifications were made to the conditions that apply across all the project classes:

- The Ministerial Order was modified to provide overarching safeguards to ensure that a project would not be included in the Ministerial Order (i.e. would be subject to the IAA) if the project would result in a change to the characteristics of a water body, to a migratory bird or its nest, or to a species at risk or its critical habitat. Applying these conditions to all project classes responds to the concerns that were raised about the potential for environmental effects in certain contexts.
- The Ministerial Order now provides that any project that requires a licence, permit or other authorization under the *Fisheries Act*, the *Canadian Navigable Waters Act*, or the *Scott Islands Protected Marine Area Regulations* or *Wildlife Area Regulations* under the *Canada Wildlife Act* would not be included in the Ministerial Order (i.e. would be subject to the IAA). This condition also partially addresses some of the concerns raised regarding potential impacts on species at risk, water resources and wildlife areas, since projects with those types of impacts would likely require a permit or authorization under the applicable legislation.
- Modifications were also made to ensure that all projects that involve the removal of or damage to any structure, site or resource that is of historical, archeological, paleontological or architectural significance is not included in the Ministerial Order (i.e. would be subject to the IAA). This responds to feedback noting that this condition should apply as a safeguard consistently across all project classes.

catégories de projets proposées pour le territoire administré par Parcs Canada ont également soulevé des préoccupations, étant donné le contexte écologique et législatif particulier de ce territoire. Certains commentaires ont également suggéré de modifier ou de retirer les catégories de projets concernant les oléoducs et les gazoducs ainsi que les lignes de transport d'électricité souterraines et aériennes de l'arrêté ministériel en raison de leur potentiel d'effets importants. Les organisations environnementales non gouvernementales et les groupes autochtones ont également soulevé des préoccupations : même si des projets individuels peuvent n'avoir que des effets négligeables, ils peuvent avoir des effets cumulatifs dans le contexte d'autres projets.

Certains changements mineurs ont également été suggérés relativement à des catégories de projets particulières et des suggestions ont été faites pour que l'arrêté ministériel définisse clairement certains termes.

En réponse à cette rétroaction et après une analyse des catégories de projets, des modifications ont été apportées afin de fournir des garanties supplémentaires pour veiller à ce que seuls les projets ayant des effets environnementaux négatifs négligeables soient inclus dans l'arrêté ministériel, ainsi que pour assurer la clarté des définitions et leur cohérence pour toutes les catégories de projets.

En particulier, les modifications suivantes ont été apportées aux conditions qui s'appliquent à toutes les catégories de projets :

- L'arrêté ministériel a été modifié de façon à prévoir des mesures de protection globales pour faire en sorte qu'un projet ne serait pas inclus dans l'arrêté ministériel (c'est-à-dire qu'il serait assujéti à la LEI), si le projet entraînait un changement aux caractéristiques d'un plan d'eau, à un oiseau migrateur ou son nid, ou à une espèce menacée ou son habitat essentiel. L'application de ces conditions à toutes les catégories de projets a répondu à bon nombre des préoccupations soulevées au sujet des effets environnementaux potentiels dans certains contextes.
- L'arrêté ministériel prévoit désormais que tout projet qui nécessite une licence, un permis ou toute autre autorisation en application de la *Loi sur les pêches*, de la *Loi sur les eaux navigables du Canada*, ou du *Règlement sur la zone marine protégée des îles Scott* ou *Règlement sur les réserves d'espèces sauvages* de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada* ne serait pas inclus dans l'arrêté ministériel (c'est-à-dire qu'il serait assujéti à la LEI). Cette condition répond également en partie à certaines des préoccupations soulevées au sujet des répercussions potentielles sur les espèces en péril, les ressources en eau et les réserves de faune, puisque les projets ayant ce type de répercussions nécessiteraient vraisemblablement un permis ou une autorisation en application des dispositions législatives pertinentes.

- A condition relating to noise and daytime hours for construction activities was removed from the Ministerial Order given that there are location-specific considerations and regulations around noise. Authorities would be subject to applicable regulations and standards based on the project location, which already limit operations during certain hours.

Modifications were also made to project classes, to focus on those projects with insignificant adverse environmental effects:

- The project class related to “geotechnical and environmental investigation” no longer includes projects intended to assess a site’s suitability for construction of a physical work, such as a building, in order to address concerns that the work could be related to resource development.
- Projects involving oil and gas commodity pipelines as well as the construction of new underground and overhead electrical transmission lines are no longer covered by the Ministerial Order, since there were concerns about whether the class could be scoped in a way that would ensure only insignificant effects.
- The project class involving projects carried out on developed land in communities located in national parks has been modified and now includes more limited activities. In the community of Banff, these activities are further limited in such a way that no new construction is covered by the Ministerial Order (i.e. the installation or construction of any new structure in the community of Banff would be subject to the IAA). This is due to the higher levels of visitation and the higher number of residents in the community of Banff, which result in an increased risk of environmental effects.

Minor changes were also made to improve clarity and consistency across the project classes and to provide definitions of terms where appropriate. With respect to potential cumulative effects, the conditions set out in the Ministerial Order do provide an overarching safeguard to ensure that projects that would result in a change to the

- Des modifications ont également été apportées pour veiller à ce que tous les projets qui comprennent le retrait d’une structure, d’un site ou d’une ressource ayant une importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale ou qui causent des dommages à ces derniers ne soient pas inclus dans l’arrêté ministériel (c’est-à-dire qu’ils seraient assujettis à la LEI). Cela répond à la rétroaction indiquant que cette condition devrait s’appliquer à toutes les classes de projet de façon uniforme.
- Une condition relative aux nuisances sonores et aux activités de construction effectuées en dehors des heures de jour a été supprimée de l’arrêté ministériel étant donné l’existence de considérations et de règlements propres à l’emplacement concernant les nuisances sonores. Les autorités sont assujetties aux règlements et aux normes applicables en fonction de l’emplacement du projet, ce qui limite déjà les opérations pendant certaines heures.

Des modifications ont également été apportées aux catégories de projets afin de mieux cibler les projets ayant des effets environnementaux négatifs négligeables :

- La catégorie de projets liée aux « enquêtes géotechniques et environnementales » ne comprend plus les projets visant à évaluer si un site convient à la construction d’un ouvrage, comme un bâtiment, afin de répondre aux préoccupations au cas où ces travaux seraient liés à la mise en valeur des ressources.
- Les catégories de projets comprenant les oléoducs et les gazoducs ainsi que la construction de nouvelles lignes de transport d’électricité souterraines et aériennes ont été retirées de l’arrêté ministériel en raison des préoccupations quant à la possibilité de bien délimiter la portée de ces catégories pour n’inclure que les projets qui ont des effets négligeables.
- La catégorie de projets qui comporte les projets réalisés sur un terrain aménagé dans une collectivité au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* a été modifiée de façon à restreindre les activités concrètes visées. Dans la collectivité de Banff, ces activités sont restreintes davantage, de telle sorte qu’aucune nouvelle construction n’est touchée par l’arrêté ministériel (c’est-à-dire que l’installation ou la construction de toute nouvelle structure dans la collectivité de Banff est assujettie à la LEI). Cette restriction supplémentaire est due aux niveaux plus élevés de visites et au nombre plus élevé de résidents de la collectivité de Banff, ce qui entraîne un risque accru d’effets sur l’environnement.

Des changements mineurs ont également été apportés afin d’améliorer la clarté et l’uniformité entre les catégories et pour définir les termes au besoin. En ce qui concerne les effets cumulatifs potentiels, les conditions générales énoncées dans l’arrêté ministériel constituent une mesure de protection globale pour faire en sorte que les projets

characteristics of a water body, to a migratory bird or its nest, or to a species at risk or its critical habitat, or that require certain permits as described above, would be subject to the IAA. Also, authorities subject to the provisions of sections 81 to 91 of the IAA operate within broader mandates and legislative authorities. Projects carried out on federal lands are carried out in a way that is consistent with the context those legislative authorities, and are subject to appropriate management and planning regimes. In this context, and given that the project classes only cover routine and low-risk projects with insignificant adverse effects, the potential for significant cumulative effects is very limited.

With respect to project classes for lands administered by Parks Canada, some of the concerns raised have been addressed by the overarching conditions that apply to all project classes. In addition, Parks Canada has a management regime in place to ensure that adequate precautions are taken so that projects will result in insignificant adverse effects. For all project classes included in the Ministerial Order, there will be publicly available pre-approved routine impact assessments, which include an analysis of potential effects and standard mitigation measures that are to be applied. In addition, Parks Canada assesses and manages cumulative effects proactively through strategic environmental assessments of management plans. As a result, the exclusions do not pose a risk of creating unwanted cumulative effects or a risk to ecological integrity.

Guidance being developed by the Agency for federal authorities will address project descriptions that must be posted on the Canadian Impact Assessment Registry website, and issues related to project splitting.

Some of the comments made by Indigenous peoples will be addressed in guidance being developed by the Agency for federal authorities, respecting the IAA requirements for projects on federal lands and outside Canada. There will be further opportunities for engagement with Indigenous peoples on this guidance, which could include, for example, guidance on assessing the impacts on Indigenous peoples that might result from the environmental effects of a project, as well as appropriate mitigation measures that might be applied. Classes of projects specific to Indigenous lands and conditions that are specific to impacts on Indigenous peoples could be developed in consultation with Indigenous peoples in a future ministerial order.

pouvant entraîner un changement aux caractéristiques d'un plan d'eau, à un oiseau migrateur ou son nid, à une espèce en péril ou son habitat essentiel, ou qui nécessitent certaines des autorisations susmentionnées, soient assujettis à la LEI. De plus, les autorités assujetties aux dispositions des articles 81 à 91 de la LEI exercent leurs activités dans le cadre de mandats et de compétences législatives plus larges. Les projets réalisés sur un territoire domanial sont mis en œuvre d'une manière conforme au contexte dans lequel s'inscrivent ces compétences législatives et sont assujettis à des régimes de gestion et de planification appropriés. Dans ce contexte, et étant donné que les catégories de projets ne touchent que les projets courants et à faible risque susceptibles d'entraîner des effets environnementaux négatifs négligeables, le potentiel d'effets cumulatifs importants est très limité.

En ce qui concerne les commentaires au sujet des catégories de projets sur le territoire administré par Parcs Canada, certaines préoccupations ont été prises en compte par les conditions qui s'appliquent à l'ensemble des catégories de projets. De plus, Parcs Canada a mis en place un régime de gestion rigoureux pour s'assurer que des précautions adéquates sont prises afin que les projets entraînent des effets négatifs négligeables. Pour toutes les catégories de projets incluses dans l'arrêté ministériel, il y aura des évaluations d'impact de routine préapprouvées et accessibles au public, qui comprendront une analyse des effets potentiels et des mesures d'atténuation standard qui doivent être appliquées. Parcs Canada évalue et gère les effets cumulatifs de façon proactive au moyen d'évaluations environnementales stratégiques des plans de gestion. Par conséquent, les catégories de projets exclues ne posent pas de risque d'effets cumulatifs indésirables ou de risque par rapport à l'intégrité écologique.

Les directives que l'Agence élabore actuellement à l'intention des autorités fédérales porteront sur les descriptions de projets qui doivent être publiées sur le site Web du Registre canadien d'évaluation d'impact, et sur les enjeux liés au fractionnement des projets.

Certains des commentaires formulés par les peuples autochtones seront pris en compte dans les directives que l'Agence élabore actuellement à l'intention des autorités fédérales et qui respectent les exigences de la LEI pour les projets sur le territoire domanial et à l'étranger. Il y aura d'autres possibilités de participation des peuples autochtones dans le cadre de l'élaboration de ces directives, qui pourraient comprendre, par exemple, des directives sur l'évaluation des répercussions sur les peuples autochtones qui pourraient découler des effets environnementaux d'un projet, ainsi que des mesures d'atténuation appropriées qui pourraient être mises en place. Des catégories de projets propres au territoire autochtone et des conditions particulières relatives aux répercussions sur les peuples autochtones pourraient être élaborées en consultation avec les peuples autochtones dans un prochain arrêté ministériel.

Additional potential project classes, along with appropriate conditions, may be further considered in a future ministerial order.

Exemption from prepublication

The Ministerial Order is needed to avoid unnecessary administrative burden, and to provide certainty to authorities and other stakeholders regarding which projects on federal lands are not subject to requirements under sections 82 and 83 of the IAA. The final Ministerial Order is being published in the *Canada Gazette*, Part II, in order to ensure it is in place as soon as possible after the coming into force of the IAA. The *Consultation Paper on a Ministerial Order that sets out the Classes of Projects on Federal Lands and Outside Canada that will cause only Insignificant Adverse Environmental Effects* was published for a 30-day public comment period and served as an alternative for prepublication in the *Canada Gazette*, Part I.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

There are currently 30 modern treaties and self-government agreements across the country, of which several have provisions related to environmental, impact or development assessment. It should be noted that the application of federal environmental assessment legislation is very limited for over half of the treaties, especially in the territories.

The assessment identified some implications to modern treaty obligations related directly to the Ministerial Order. As the Ministerial Order would essentially identify the classes of projects that would not be subject to the IAA requirements, there would be no opportunity through that Act for modern treaty beneficiaries to comment on the potential environmental effects of those projects on federal lands within their treaty territories, or the potential impacts on their rights. However, given that the Ministerial Order would only set out classes of projects with insignificant adverse environmental effects, it is not expected to have implications or raise concerns in respect of modern treaty obligations. The authorities would still have to meet the treaty obligations and fulfill the duty to consult and, where appropriate, accommodate Indigenous peoples when it considers conduct that might adversely impact potential or established Aboriginal or treaty rights. Moreover, modern treaties and self-government environmental, impact or development assessment processes would continue to apply.

D'autres catégories de projets éventuelles, assorties des conditions appropriées, pourraient faire l'objet d'un prochain arrêté ministériel.

Exemption de publication préalable

L'arrêté ministériel est nécessaire pour éviter le fardeau administratif inutile et pour offrir une certitude aux autorités et aux autres parties intéressées quant aux projets sur le territoire domanial qui ne sont pas assujettis aux exigences prévues aux articles 82 et 83 de la LEI. L'arrêté ministériel définitif est publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* afin de garantir qu'il sera mis en place dès que possible après l'entrée en vigueur de la LEI. Le document intitulé *Document de consultation sur un arrêté ministériel établissant les catégories de projets sur le territoire domanial et à l'étranger dont la réalisation n'entraînera que des effets environnementaux négatifs négligeables* a été publié pendant une période de commentaires publics de 30 jours et a servi de substitut à la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

On compte actuellement 30 traités modernes et ententes d'autonomie gouvernementale à l'échelle du pays. De ce nombre, plusieurs comportent des dispositions concernant l'évaluation environnementale, d'impact ou du développement. Il faut souligner que l'application de la législation fédérale en matière d'évaluation environnementale est très limitée pour plus de la moitié des traités, surtout dans les territoires.

L'évaluation a cerné quelques répercussions sur les obligations se rattachant aux traités modernes liées directement à l'arrêté ministériel. Puisque l'arrêté ministériel exposerait essentiellement les catégories de projets qui ne seraient pas assujetties aux exigences de la LEI, les bénéficiaires des traités modernes n'auraient aucune possibilité, au titre de la Loi, de donner leurs commentaires sur les effets environnementaux potentiels de ces projets réalisés sur un territoire domanial situé sur leurs territoires issus de traités, ni sur les répercussions potentielles sur leurs droits. Cependant, étant donné que l'arrêté ministériel ne décrirait que les catégories de projets ayant des effets environnementaux négatifs négligeables, il ne devrait pas y avoir de répercussions sur les obligations contenues dans les traités modernes ni de préoccupations à leur égard. Les autorités seraient toujours tenues de respecter les obligations contenues dans les traités ainsi que l'obligation de consulter et, le cas échéant, d'accommoder les groupes autochtones lorsqu'elles examineraient un projet dont la conduite pourrait avoir des impacts négatifs sur les droits ancestraux ou issus de traités, établis ou potentiels. De plus, les traités modernes et les processus d'autonomie gouvernementale liés à l'évaluation du développement de projet et des effets environnementaux continueraient de s'appliquer.

Indigenous self-governments also manage federal lands: there are currently three groups with self-government agreements relevant to the federal lands provisions, and more in the negotiation process. These Indigenous governments have responsibilities related to the application of the federal lands provisions of the IAA. The impact of the Ministerial Order on those groups is likely to be minor. In some cases, the environmental assessment laws of the Indigenous governments may be more restrictive, and may apply to some projects excluded from the IAA by the Ministerial Order.

The IAA also includes a general clause to ensure that any existing treaty rights are not affected by the introduction of the new legislation and supporting regulations and policy:

- Nothing in the Act is to be construed as abrogating or derogating from the protection provided for the rights of the Indigenous peoples of Canada by the recognition and affirmation of those rights in section 35 of the *Constitution Act, 1982*.

The Agency individually notified each modern treaty and self-governing group of the consultation on the *Consultation Paper on a Ministerial Order that sets out the Classes of Projects on Federal Lands and Outside Canada that will cause only Insignificant Adverse Environmental Effects* and offered to meet with them, if interested.

We received two submissions from modern treaty groups: the First Nations of the Maa-nulth Treaty Society and the James Bay Advisory Committee on the Environment.

The Maa-nulth Treaty Society sought more information on the proposed Order and requested a meeting to discuss it, while also expressing that more time was needed to provide comments. It commented that the context, nature, purpose, size and extent of the works should inform the decision as to whether a project is excluded from the requirements set out in the IAA, in particular for certain project classes such as the maintenance and repair of a physical work, construction of new buildings, and water-related utility infrastructure. Some of these concerns are addressed by the modifications to the conditions that apply across all the project classes, which ensure that any project with certain effects would be subject to the IAA.

The James Bay Advisory Committee on the Environment was supportive of the overall objective of the Ministerial Order, but raised concerns regarding the length of the consultation period and opportunities for engagement. It sought confirmation that the Ministerial Order would not apply to its lands, and also requested further engagement

Les gouvernements autochtones autonomes gèrent également le territoire domanial : trois groupes ont actuellement des ententes d'autonomie gouvernementale pertinentes aux dispositions sur le territoire domanial, et d'autres ententes sont en processus de négociations. Ces gouvernements autochtones sont responsables de l'application des dispositions de la LEI sur le territoire domanial. L'incidence de l'arrêté ministériel sur ces groupes devrait être mineure. Dans certains cas, les lois sur l'évaluation environnementale des gouvernements autochtones peuvent être plus restrictives et s'appliquer à certains projets exclus de la LEI par l'arrêté ministériel.

La LEI comprend aussi des dispositions générales pour veiller à ce que tous les droits issus de traités existants ne soient pas touchés par l'adoption de la nouvelle législation et du règlement et de la politique connexe :

- Il est entendu que la présente loi ne porte pas atteinte à la protection des droits des peuples autochtones du Canada découlant de leur reconnaissance et de leur confirmation au titre de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*.

L'Agence a informé individuellement chaque groupe signataire d'un traité moderne ou disposant d'une autonomie gouvernementale de la consultation ayant trait au *Document de consultation sur un arrêté ministériel établissant les catégories de projets sur le territoire domanial et à l'étranger dont la réalisation n'entraînera que des effets environnementaux négatifs négligeables*; elle a également offert de les rencontrer, s'ils étaient intéressés.

Nous avons reçu deux mémoires de groupes signataires d'un traité moderne : les Premières Nations de la Maa-nulth Treaty Society et le Comité consultatif pour l'environnement de la Baie-James.

La Maa-nulth Treaty Society a demandé plus de renseignements sur le projet d'arrêté et a demandé une rencontre pour en discuter, tout en précisant qu'il fallait plus de temps pour formuler des commentaires. Elle a fait remarquer que le contexte, la nature, l'objet, la taille et l'étendue des travaux devraient éclairer la décision de savoir si un projet est exclu des exigences énoncées dans la LEI, en particulier pour certaines catégories de projets comme l'entretien et la réparation d'un ouvrage, la construction de nouveaux bâtiments et les infrastructures de services publics liées à l'eau. Les modifications apportées aux conditions qui s'appliquent à toutes les catégories de projets répondent à certaines de ces préoccupations, de sorte que tout projet ayant certains effets serait assujéti à la LEI.

Le Comité consultatif pour l'environnement de la Baie-James a appuyé l'objectif global de l'arrêté ministériel, mais a soulevé des préoccupations quant à la durée de la période de consultation et aux possibilités de participation. Il a demandé que l'on confirme que l'arrêté ministériel ne s'appliquerait pas à son territoire et il a également

with respect to technical guidance relating to federal lands.

There will also be opportunities for further engagement with modern treaty and self-governing groups on guidance being developed for federal authorities respecting the IAA requirements for projects on federal lands and outside Canada.

Instrument choice

Other instrument types were not considered as this would be inconsistent with the legislative scheme. Subsection 88(1) of the IAA specifies that the Minister may, by order, designate a class of projects that are not subject to the requirements under sections 82 and 83.

Regulatory analysis

Costs and benefits

The cost-benefit analysis assesses the difference between the baseline and incremental scenarios.

The baseline scenario reflects the requirements of the IAA in the absence of the Ministerial Order. Under the baseline scenario, the IAA would apply in relation to all projects proposed on federal lands where the authority is the proponent, provides financial assistance, provides land, or issues a permit, authorization, etc., and to projects outside Canada that an authority intends to carry out or financially support. Authorities will be required to make a determination about whether a project is likely to cause significant adverse environmental effects, to post a notice of intent to make such a determination, and to post a final notice setting out the determination no sooner than 30 days from the first notice.

The baseline scenario would apply to a large number of low-risk projects. For example, Parks Canada, Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs Canada and Canadian port authorities, which represent a portion of the authorities to whom the Ministerial Order would apply, review approximately 4 000 projects per year, approximately three quarters of which present only insignificant or no potential for adverse environmental effects. Many of these are routine projects that would typically require at most a day or two to plan and review. The baseline scenario would pose an administrative cost to authorities by causing delays to operational continuity and service delivery, which would be disproportionate to any potential environmental effects, and provide no added value to the Canadian public.

demandé un engagement supplémentaire en ce qui concerne les directives techniques relatives au territoire domaniale.

Il y aura également d'autres occasions de participation pour les groupes signataires d'un traité moderne ou disposant d'une autonomie gouvernementale en ce qui a trait à l'élaboration de lignes directrices à l'intention des autorités fédérales respectant les exigences de la LEI pour les projets réalisés sur le territoire domaniale et à l'étranger.

Choix de l'instrument

D'autres types d'instruments n'ont pas été pris en compte, car ils seraient incompatibles avec le cadre législatif. Le paragraphe 88(1) de la LEI stipule que le ministre peut, par arrêté, désigner une catégorie de projets qui ne sont pas assujettis aux exigences prévues aux articles 82 et 83.

Analyse de la réglementation

Coûts et avantages

L'analyse des coûts et avantages évalue la différence entre le scénario de base et le scénario par étapes.

Le scénario de base reflète les exigences de la LEI en l'absence de l'arrêté ministériel. Conformément à ce scénario, la LEI s'appliquerait dans le contexte des projets proposés sur le territoire domaniale dans le cadre duquel l'autorité est le promoteur ou fournit une aide financière ou un territoire ou délivre un permis, une autorisation, etc., et dans le contexte des projets à l'étranger qu'une autorité entend réaliser ou financer. Les autorités seront tenues de déterminer si un projet est susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants, d'afficher un avis d'intention de prendre une telle décision et d'afficher un avis final exposant la décision au moins 30 jours après la parution du premier avis.

Le scénario de base s'appliquerait à un grand nombre de projets à faible risque. Par exemple, Parcs Canada, Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada et les administrations portuaires canadiennes, qui représentent une partie des autorités à qui l'arrêté ministériel s'appliquerait, examinent environ 4 000 projets par année, dont environ les trois quarts ne présentent que des effets environnementaux négatifs négligeables ou n'en présentent aucun. Bon nombre d'entre eux sont des projets courants dont la planification et l'examen ne nécessiteraient généralement qu'une journée ou deux tout au plus. Le scénario de base entraînerait des coûts administratifs pour les autorités en entravant la continuité opérationnelle et la prestation de services, une situation qui, d'une part, serait hors de proportion par rapport à tout effet environnemental potentiel et qui, d'autre part, n'offrirait aucune valeur ajoutée au public canadien.

The incremental scenario represents the requirements under the IAA with the Ministerial Order in place. The Ministerial Order will result in fewer projects on federal lands and outside Canada being subject to the IAA. This will reduce the administrative burden on authorities, resulting in benefits to those authorities and the Canadian public. Exempting projects that have the potential for only insignificant adverse environmental effects through the Ministerial Order ensures that government resources are directed at assessing proposals with greater potential for adverse environmental effects. The Ministerial Order is also expected to benefit third parties that operate on federal lands, including businesses, by avoiding delays in decisions about their projects. There are no incremental costs associated with the Ministerial Order.

Small business lens

The small business lens does not apply as there would be no incremental costs resulting from the Ministerial Order.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply, as there would be no administrative burden costs resulting from the Ministerial Order.

Regulatory cooperation and alignment

The Ministerial Order does not have implications for alignment with other jurisdictions, as it applies only on federal lands, and it does not introduce any new regulatory requirements.

Strategic environmental assessment

A strategic environmental assessment was conducted on the IAA overall. The results of this analysis indicated that the IAA will have a positive effect on the environment that is a result of strong federal impact assessment and regulatory processes. With respect to the Ministerial Order, the intent is to set out classes of projects that would cause only insignificant adverse environmental effects. Consequently, it is not expected to have impacts on the environment and a strategic environmental assessment is therefore not required.

Gender-based analysis plus

A gender-based analysis plus (GBA+) conducted for the IAA as a whole found that the new impact assessment process is expected to have important positive effects on women, Indigenous peoples, and other vulnerable groups. With respect to the Ministerial Order, the classes of projects that are designated may reduce consideration of

Le scénario par étapes représente les exigences en vertu de la LEI en tenant compte de la mise en place de l'arrêté ministériel. L'arrêté ministériel fera en sorte qu'il y aura moins de projets sur le territoire domanial et à l'étranger qui seront assujettis à la LEI. Ainsi, le fardeau administratif des autorités sera réduit, ce qui présentera des avantages pour les autorités et le public canadien. La capacité d'exclure les projets susceptibles de n'avoir que des effets environnementaux négatifs négligeables par l'entremise de l'arrêté ministériel garantit que les ressources gouvernementales seront affectées à l'évaluation des propositions qui présentent un plus grand risque d'effets environnementaux négatifs. L'arrêté ministériel devrait également bénéficier aux tiers qui exploitent des entreprises sur le territoire domanial en évitant des retards décisionnels au sujet de leurs projets. Aucun coût différentiel n'est associé à l'arrêté ministériel.

Lentille des petites entreprises

La lentille de la petite entreprise ne s'applique pas, puisque l'arrêté ministériel n'entraînerait aucun coût différentiel.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, puisque l'arrêté ministériel n'entraînerait aucun coût ni aucun fardeau administratif.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

L'arrêté ministériel n'a aucune incidence sur l'harmonisation avec les autres administrations, puisqu'il ne s'applique qu'au territoire domanial et qu'il n'introduit aucune nouvelle exigence réglementaire.

Évaluation environnementale stratégique

Une évaluation environnementale stratégique de l'ensemble de la LEI a été réalisée. Les résultats de cette analyse indiquent que la LEI aura un effet positif sur l'environnement en raison de solides processus d'évaluation d'impact et réglementaires fédéraux. En ce qui a trait à l'arrêté ministériel, l'intention est d'établir des catégories de projets qui n'entraîneraient que des effets environnementaux négatifs négligeables. Conséquemment, il ne devrait pas avoir de répercussions sur l'environnement; aussi, une évaluation environnementale stratégique n'est-elle pas requise.

Analyse comparative entre les sexes plus

Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) concernant la LEI a conclu que, dans l'ensemble, le nouveau processus d'évaluation d'impact devrait avoir d'importants effets positifs sur les femmes, les peuples autochtones et d'autres groupes vulnérables. En ce qui a trait à l'arrêté ministériel, les catégories de projets désignées

effects on or opportunities for engagement with these groups. However, only routine and low-risk projects with the potential for insignificant environmental effects were included in the Ministerial Order. Under section 81 of the IAA, “environmental effects” means changes to the environment and the impact of these changes on the Indigenous peoples of Canada and on health, social or economic conditions. As a result, exempting projects with only insignificant environmental effects from the requirements of the IAA is expected to have little or no impact from a GBA+ perspective.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

Guidance relating to projects on federal lands and outside of Canada will assist authorities in understanding their obligations under the IAA.

Compliance and enforcement

There are no compliance and enforcement strategies related to this Ministerial Order, as the classes of projects that are designated through this Order would not be subject to the IAA.

Service standards

There are no service standards associated with this Ministerial Order.

Contact

Stephanie Lane
Director
Legislative and Regulatory Affairs Division
Impact Assessment Agency of Canada
Government of Canada
Email: ceaa.regulations-reglements.acee@canada.ca

peuvent réduire la prise en compte des effets ou des possibilités d'engagement auprès de ces groupes. Cependant, seuls les projets courants et à faible risque susceptibles d'entraîner des effets environnementaux négatifs négligeables ont été inclus dans l'arrêté ministériel. En vertu de l'article 81 de la LEI, « effets environnementaux » s'entend des changements que subit l'environnement et de leur impact sur les peuples autochtones du Canada et sur les conditions de santé, sociales ou économiques. En conséquence, exempter les projets ne présentant que des effets environnementaux négatifs négligeables des exigences de la LEI devrait entraîner peu ou pas de répercussions d'une perspective de l'ACS+.

Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service

Mise en œuvre

L'orientation relative aux projets sur le territoire domanial et à l'étranger aidera les autorités à comprendre leurs obligations en vertu de la LEI.

Conformité et application

Aucune stratégie de conformité et d'application de la loi n'est liée à l'arrêté ministériel, puisque les catégories de projets désignées par cet arrêté ne seraient pas soumises à la LEI.

Normes de service

Aucune norme de service n'est associée à cet arrêté ministériel.

Personne-ressource

Stephanie Lane
Directrice
Direction des affaires législatives et réglementaires
Agence canadienne d'évaluation des impacts
Gouvernement du Canada
Courriel : ceaa.regulations-reglements.acee@canada.ca

Registration
SOR/2019-324 September 4, 2019

FIRST NATIONS FISCAL MANAGEMENT ACT

Whereas, in accordance with paragraph 2(3)(b) of the *First Nations Fiscal Management Act*^a, the council of the band referred to in the annexed Order has requested that the name of the band be deleted from the schedule to that Act;

And whereas, pursuant to that paragraph, the band has no amounts owing to the First Nations Finance Authority;

Therefore, the Minister of Crown-Indigenous Relations, pursuant to subsection 2(3)^b of the *First Nations Fiscal Management Act*^a, makes the annexed *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act*.

Gatineau, August 30, 2019

Carolyn Bennett
Minister of Crown-Indigenous Relations

Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act

Amendment

1 The schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*¹ is amended by deleting the following:

Mohawks of Akwesasne

Coming into Force

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

Enregistrement
DORS/2019-324 Le 4 septembre 2019

LOI SUR LA GESTION FINANCIÈRE DES PREMIÈRES NATIONS

Attendu que, en vertu de l'alinéa 2(3)b) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*^a, le conseil de la bande visée dans l'arrêté ci-après a demandé que le nom de sa bande soit retranché de l'annexe de cette loi;

Attendu que, conformément à cet alinéa, la bande ne doit aucune somme à l'Administration financière des premières nations,

À ces causes, en vertu du paragraphe 2(3)^b de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*^a, le ministre des Relations Couronne-Autochtones prend l'*Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations*, ci-après.

Gatineau, le 30 août 2019

La ministre des Relations Couronne-Autochtones
Carolyn Bennett

Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations

Modification

1 L'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*¹ est modifiée par suppression de ce qui suit :

Mohawks of Akwesasne

Entrée en vigueur

2 Le présent arrêté entre en vigueur à la date de son enregistrement.

^a S.C. 2005, c. 9; S.C. 2012, c. 19, s. 658

^b S.C. 2015, c. 36, s. 177(2)

¹ S.C. 2005, c. 9; S.C. 2012, c. 19, s. 658

^a L.C. 2005, ch. 9; L.C. 2012, ch. 19, art. 658

^b L.C. 2015, ch. 36, par. 177(2)

¹ L.C. 2005, ch. 9; L.C. 2012, ch. 19, art. 658

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

On April 4, 2014, the Mohawks of Akwesasne, located in Quebec, were added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act* (the Act). On April 8, 2019, the band requested, through a resolution of its council, to opt out of the *First Nations Fiscal Management Act* and have its name removed from the schedule to the Act.

Background

On April 1, 2006, the *First Nations Fiscal Management Act*¹ came into force. The Act supports economic development and well-being in First Nation communities by enhancing First Nations property taxation, creating a First Nations bond financing regime and supporting First Nations' capacity in financial management. These objectives are achieved through the national First Nation institutions established through the *First Nations Fiscal Management Act*. These institutions are the First Nations Finance Authority, the First Nations Tax Commission and the First Nations Financial Management Board.

Subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act* states that the Minister of Crown-Indigenous Relations may, by order, at the request of the council of a band, amend the schedule to the Act in order to add or change the name of a band; or delete the name of a band as long as there are no amounts owing by the band to the First Nations Finance Authority that remain unpaid.

The First Nations Financial Management Board and the First Nations Tax Commission confirmed on May 17, 2019, that the Mohawks of Akwesasne have not enacted financial administration laws and/or local revenue laws under the *First Nations Fiscal Management Act*. The First Nations Finance Authority confirmed on May 16, 2019, that the Mohawks of Akwesasne have not been a borrowing member as defined in the *First Nations Fiscal Management Act*, have not obtained financing from the First Nations Finance Authority and have no amounts owing to the First Nations Finance Authority that remain unpaid.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie de l'Arrêté.)

Enjeux

Le 4 avril 2014, les Mohawks of Akwesasne, situés au Québec, ont été ajoutés à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* (la Loi). Le 8 avril 2019, la bande a demandé, par le biais d'une résolution de son conseil, de se soustraire de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* et de retirer son nom de l'annexe de la Loi.

Contexte

La *Loi sur la gestion financière des premières nations*¹ est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2006. La Loi favorise le développement économique et le bien-être des collectivités des Premières Nations par le renforcement de leur régime d'impôt foncier, la mise en place d'un régime de financement par obligations, et le soutien de leur capacité de gestion financière. L'atteinte de ces objectifs passe par l'entremise des institutions nationales des Premières Nations établies en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* : l'Administration financière des Premières nations, la Commission de la fiscalité des premières nations, et le Conseil de gestion financière des Premières Nations.

Le paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* affirme qu'à la demande du conseil d'une bande, la ministre des Relations Couronne-Autochtones peut, par arrêté, modifier l'annexe de la Loi pour ajouter, changer ou retrancher le nom de la bande; pourvu que toutes les sommes dues par celle-ci à l'Administration financière des Premières nations aient été payées.

Le 17 mai 2019, le Conseil de gestion financière des Premières Nations et la Commission de la fiscalité des premières nations ont confirmé que les Mohawks of Akwesasne n'ont pas adopté de lois sur l'administration financière ni sur les recettes locales en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. L'Administration financière des Premières nations avait préalablement confirmé, le 16 mai 2019, que les Mohawks of Akwesasne n'ont pas été un membre emprunteur tel qu'il est défini dans la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, n'ont pas obtenu de financement de l'Administration financière des Premières nations et qu'ils ne doivent aucune somme à l'Administration financière des Premières nations.

¹ The title was changed from the *First Nations Fiscal and Statistical Management Act* to the *First Nations Fiscal Management Act* on April 1, 2013, upon dissolution of the First Nations Statistical Institute.

¹ Précédemment connue sous le titre de *Loi sur la gestion financière et statistique des premières nations*, elle a été modifiée le 1^{er} avril 2013 pour *Loi sur la gestion financière des premières nations* à la suite de la dissolution de l'Institut de la statistique des Premières Nations.

Objective

The objective of this initiative is to remove the name of the Mohawks of Akwesasne from the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act* through an order made under subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act* by the Minister of Crown-Indigenous Relations.

Description

The *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act*, made pursuant to subsection 2(3) of the Act, removes the name of Mohawks of Akwesasne from the schedule.

The Mohawks of Akwesasne may — should their government so choose — enact financial administration by-laws and exercise property taxation under section 83 of the *Indian Act*.

Regulatory development

Consultation

Given that the *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act* implements a request by the Mohawks of Akwesasne to have their name removed from the schedule to the Act, it is not considered necessary to undertake consultations over and above those already conducted by the Mohawk Council of Akwesasne with the residents of its community.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

There is no potential modern treaty implication, as the initiative responds to the needs and interests of the Mohawks of Akwesasne. Therefore, this initiative does not require the Government of Canada to fulfil any consultations or engagement requirements described in a modern treaty.

Instrument choice

Non-regulatory options were not considered, as subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act* provides the necessary authority for the Minister of Crown-Indigenous Relations to add, change or delete the name of a First Nation from the schedule.

Regulatory analysis

The *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act* is carried out in response to a request from the Mohawks of Akwesasne, who wish to opt out of the *First Nations Fiscal Management Act*.

Objectif

L'objectif de cette initiative est de retirer le nom des Mohawks of Akwesasne de l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* au moyen d'un arrêté pris en vertu du paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* par la ministre des Relations Couronne-Autochtones.

Description

L'Arrêté modifiant l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, pris en vertu du paragraphe 2(3) de la Loi, retire le nom des Mohawks of Akwesasne de l'annexe.

Les Mohawks of Akwesasne pourraient — si les dirigeants le décidaient — adopter des règlements sur l'administration financière et exercer des compétences en matière d'impôt foncier en vertu de l'article 83 de la *Loi sur les Indiens*.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Compte tenu du fait que l'Arrêté modifiant l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* met en œuvre la demande des Mohawks of Akwesasne de retirer leur nom de l'annexe de la Loi, il n'est pas jugé nécessaire de tenir des consultations en plus de celles qui ont été tenues par le Conseil des Mohawks of Akwesasne auprès des résidents de sa collectivité.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Cette initiative n'implique aucune obligation potentielle relative aux traités modernes puisqu'elle répond aux besoins et aux intérêts des Mohawks of Akwesasne. Aucune exigence de consultation ou de mobilisation prescrite dans un traité moderne n'est donc imposée au gouvernement du Canada dans le cadre de cette initiative.

Choix de l'instrument

Des options non réglementaires n'ont pas été envisagées puisque le paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* confère à la ministre des Relations Couronne-Autochtones l'autorité nécessaire afin d'ajouter, de changer ou de retrancher le nom d'une Première Nation de l'annexe.

Analyse de la réglementation

L'Arrêté modifiant l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* est pris à la demande des Mohawks of Akwesasne, qui désirent se soustraire de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

Costs and benefits

There are no costs associated with adding, changing or deleting the names of First Nations from the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*. The Act is one of a few optional initiatives supported by the Government of Canada, which transfer control of various portions of the *Indian Act* to First Nations through legislation.

Small business lens

The small business lens does not apply to this initiative as it does not impose any level of compliance and/or administrative costs on small businesses.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this initiative, as it does not result in any administrative costs or savings for businesses.

Regulatory cooperation and alignment

Given that opting out of the *First Nations Fiscal Management Act* is made at the request of the Mohawks of Akwesasne, through resolution of their council, this initiative is not under a regulatory cooperation work plan.

Strategic environmental assessment

Given that the *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act* results solely in the removal of the Mohawks of Akwesasne from the schedule to the Act, this initiative has no potential for environmental effects.

Gender-based analysis plus

Given that the *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act* results solely in the removal of the Mohawks of Akwesasne from the schedule to the Act, no gender-based analysis plus (GBA+) issues have been identified for this initiative.

Rationale

The name of the Mohawks of Akwesasne is removed from the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act* at the request of the council of the band.

By opting out of the *First Nations Fiscal Management Act*, the Mohawks of Akwesasne may choose to enact financial administration by-laws and implement a property tax system under section 83 of the *Indian Act*.

Coûts et avantages

Il n’y a aucun coût associé à l’ajout, la modification ou la suppression de noms de Premières Nations de l’annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. La Loi est l’une de quelques initiatives appuyées par le gouvernement du Canada qui transfèrent le contrôle de diverses portions de la *Loi sur les Indiens* aux Premières Nations par l’intermédiaire de moyens législatifs.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à cette initiative, car elle n’impose aucuns frais de conformité ou frais d’administration aux petites entreprises.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à cette initiative, car elle n’implique aucune augmentation ou réduction des coûts administratifs pour les entreprises.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Compte tenu que les Mohawks of Akwesasne ont décidé, par le biais d’une résolution de leur conseil, de se soustraire de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, cette initiative ne fait pas partie d’un plan de travail officiel de coopération en matière de réglementation.

Évaluation environnementale stratégique

Compte tenu que l’*Arrêté modifiant l’annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations* vise exclusivement le retrait des Mohawks of Akwesasne de l’annexe de la Loi, aucune répercussion relative à l’environnement n’a été soulevée dans le cadre de cette initiative.

Analyse comparative entre les sexes plus

Compte tenu que l’*Arrêté modifiant l’annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations* vise exclusivement le retrait des Mohawks of Akwesasne de l’annexe de la Loi, aucune répercussion relative à l’analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n’a été soulevée dans le cadre de cette initiative.

Justification

Le nom des Mohawks of Akwesasne est retiré de l’annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* à la demande du conseil de la bande.

En choisissant de se retirer de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, les Mohawks of Akwesasne peuvent prendre des règlements administratifs sur l’administration financière et mettre en place un régime d’imposition foncière en vertu de l’article 83 de la *Loi sur les Indiens*.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

There are no compliance and enforcement requirements associated with this initiative and no implementation or ongoing costs that can be directly associated with removing the name of a band from the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

Contacts**For the First Nations Tax Commission**

Clarine Ostrove
Legal Counsel
c/o Mandell Pinder
422-1080 Mainland Street
Vancouver, British Columbia
V6B 2T4
Telephone: 604-681-4146
Fax: 604-681-0959

For Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs Canada

Philippe Bertrand
Acting Director
Fiscal Policy and Investment Readiness Directorate
Economic Policy Development Branch
10 Wellington Street, 17th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H4
Telephone: 819-953-6230
Fax: 819-934-1983

Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service

Cette initiative ne comprend aucune exigence en matière de conformité et d'application. Aucuns frais de mise en œuvre ni frais permanents ne peuvent être directement associés à la suppression du nom d'une bande de l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

Personnes-ressources**Pour la Commission de la fiscalité des premières nations**

Clarine Ostrove
Avocate-conseil
a/s de Mandell Pinder
422-1080, rue Mainland
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6B 2T4
Téléphone : 604-681-4146
Télécopieur : 604-681-0959

Pour Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada

Philippe Bertrand
Directeur intérimaire
Direction des politiques budgétaires et préparation à l'investissement
Direction générale de l'élaboration de politiques
10, rue Wellington, 17^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H4
Téléphone : 819-953-6230
Télécopieur : 819-934-1983

Registration
SOR/2019-325 September 5, 2019

SECURE AIR TRAVEL ACT
AERONAUTICS ACT

P.C. 2019-1300 September 4, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness and the Minister of Transport, pursuant to section 32 of the *Secure Air Travel Act*^a and section 4.71^b and subsection 7.6(1)^c of the *Aeronautics Act*^d, makes the annexed *Regulations Amending the Secure Air Travel Regulations and the Designated Provisions Regulations*.

Regulations Amending the Secure Air Travel Regulations and the Designated Provisions Regulations

Secure Air Travel Act

Secure Air Travel Regulations

1 (1) Section 1 of the *Secure Air Travel Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

domestic flight means a domestic flight referred to in section 2. (*vol intérieur*)

international flight means an international flight referred to in section 2. (*vol international*)

(2) Section 1 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

Minister means the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness. (*ministre*)

unique identifier means the unique identifier referred to in section 10.1 of the Act that is issued to a person to assist with the verification of their identity before a flight. (*identifiant unique*)

^a S.C. 2015, c. 20, s. 11

^b S.C. 2004, c. 15, s. 5

^c S.C. 2015, c. 20, s. 12

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

¹ SOR/2015-181

Enregistrement
DORS/2019-325 Le 5 septembre 2019

LOI SUR LA SÛRETÉ DES DÉPLACEMENTS AÉRIENS
LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

C.P. 2019-1300 Le 4 septembre 2019

Sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et du ministre des Transports et en vertu de l'article 32 de la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens*^a et de l'article 4.71^b et du paragraphe 7.6(1)^c de la *Loi sur l'aéronautique*^d, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sûreté des déplacements aériens et le Règlement sur les textes désignés*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur la sûreté des déplacements aériens et le Règlement sur les textes désignés

Loi sur la sûreté des déplacements aériens

Règlement sur la sûreté des déplacements aériens

1 (1) L'article 1 du *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

vol intérieur Vol intérieur visé à l'article 2. (*domestic flight*)

vol international Vol international visé à l'article 2. (*international flight*)

(2) L'article 1 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

identifiant unique L'identifiant unique visé à l'article 10.1 de la Loi qui est attribué à une personne pour faciliter la vérification de son identité avant un vol. (*unique identifier*)

ministre Le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile. (*Minister*)

^a L.C. 2015, ch. 20, art. 11

^b L.C. 2004, ch. 15, art. 5

^c L.C. 2015, ch. 20, art. 12

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

¹ DORS/2015-181

2 The Regulations are amended by adding the following after section 1:

Prescribed Person

Assistance to Minister

1.1 For the purposes of paragraph 10(f) of the Act, the Minister of Foreign Affairs is a prescribed person.

3 (1) The portion of section 2 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Application

2 Sections 3 to 15 apply in respect of the following passenger-carrying flights — or in respect of air carriers conducting such flights — if the passengers, the property in the possession or control of the passengers and the belongings or baggage that the passengers give to the air carrier for transport are subject to screening that is carried out — in Canada under the *Aeronautics Act* or in another country by the person or entity responsible for the screening of such persons, property and belongings or baggage — before boarding:

(2) The portion of section 2 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Application

2 Sections 2.1 to 11 apply in respect of the following passenger-carrying flights — or in respect of air carriers conducting such flights — if the passengers, the property in the possession or control of the passengers and the personal belongings or baggage that the passengers give to the air carrier for transport are subject to screening that is carried out — in Canada under the *Aeronautics Act* or in another country by the person or entity responsible for the screening of such persons, property and belongings or baggage — before boarding:

4 The Regulations are amended by adding the following after section 2:

Information Collected by Air Carrier

Collection of information

2.1 (1) An air carrier must, no later than 72 hours before the scheduled time of departure of a domestic flight or international flight, collect the following information about each person who is expected to be on board the aircraft for the flight:

- (a)** their surname, first name and any middle names;
- (b)** their date of birth;
- (c)** their gender; and

2 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :

Personne visée

Aide au ministre

1.1 Pour l'application de l'alinéa 10f) de la Loi, le ministre des Affaires étrangères est une personne visée.

3 (1) Le passage de l'article 2 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Application

2 Les articles 3 à 15 s'appliquent à l'égard des vols ci-après — ou à l'égard des transporteurs aériens exploitant de tels vols — dont les passagers, les biens en leur possession ou sous leur garde ou les effets personnels ou les bagages qu'ils confient au transporteur aérien en vue de leur transport font l'objet, avant l'embarquement, d'un contrôle effectué, au Canada, sous le régime de la *Loi sur l'aéronautique* ou, dans un autre pays, par la personne ou l'organisme qui est responsable du contrôle de ces personnes et de ces biens et effets personnels ou bagages :

(2) Le passage de l'article 2 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Application

2 Les articles 2.1 à 11 s'appliquent à l'égard des vols ci-après — ou à l'égard des transporteurs aériens exploitant de tels vols — dont les passagers, les biens en leur possession ou sous leur garde ou les effets personnels ou les bagages qu'ils confient au transporteur aérien en vue de leur transport font l'objet, avant l'embarquement, d'un contrôle effectué, au Canada, sous le régime de la *Loi sur l'aéronautique* ou, dans un autre pays, par la personne ou l'organisme qui est responsable du contrôle de ces personnes et de ces biens et effets personnels ou bagages :

4 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :

Renseignements recueillis par le transporteur aérien

Collecte de renseignements

2.1 (1) Le transporteur aérien recueille, relativement à toute personne qui sera vraisemblablement à bord d'un aéronef pour un vol intérieur ou un vol international, au plus tard soixante-douze heures avant l'heure prévue du départ du vol, les renseignements suivants :

- a)** ses nom et prénoms;
- b)** sa date de naissance;
- c)** son genre;

(d) their unique identifier, if they have one and have disclosed it to the air carrier.

Duty to retain information

(2) The air carrier must retain the information for as long as is necessary to comply with its obligations under subsection 6(2) of the Act.

Information Provided to Minister

Prescribed flight

2.2 For the purposes of subsections 6(2) and (4) of the Act, a domestic flight or international flight is a prescribed flight.

Prescribed information

2.3 For the purposes of paragraph 6(2)(d) of the Act, the prescribed information about each person referred to in subsection 6(2) of the Act is the following:

- (a)** their citizenship or nationality;
- (b)** the number and expiry date of their passport and the name of the country or entity that issued it or the number and expiry date of their permanent resident card issued by Canada or the United States;
- (c)** their unique identifier, if they have one;
- (d)** their reservation record locator number;
- (e)** the unique passenger reference that is assigned to them by the air carrier;
- (f)** the flight code that identifies the air carrier and the flight number;
- (g)** if the person is expected to be on board the aircraft, the scheduled date, time and place of departure of the aircraft;
- (h)** if the person is on board the aircraft, the date, time and place of departure of the aircraft; and
- (i)** the scheduled date, time and place of arrival of the aircraft.

Prescribed times — person expected on board

2.4 (1) For the purposes of subsection 6(2) of the Act, the times when the information — other than information referred to in paragraph 2.3(h) of these Regulations — must be provided about each person who is expected to be on board the aircraft are the following:

- (a)** 72 hours before the flight's scheduled time of departure or, for reservations that are made after that time, the time when the reservation is made;

d) son identifiant unique, si elle en a un et qu'elle l'a communiqué au transporteur aérien.

Obligation de conservation

(2) Le transporteur aérien conserve les renseignements aussi longtemps que nécessaire pour se conformer aux obligations prévues au paragraphe 6(2) de la Loi.

Renseignements fournis au ministre

Vols visés

2.2 Pour l'application des paragraphes 6(2) et (4) de la Loi, sont visés les vols intérieurs et les vols internationaux.

Renseignements visés

2.3 Pour l'application de l'alinéa 6(2)d) de la Loi, les renseignements visés, relativement à toute personne visée au paragraphe 6(2) de la Loi, sont les suivants :

- a)** sa citoyenneté ou sa nationalité;
- b)** les numéro et date d'expiration de son passeport et le nom du pays ou de l'entité l'ayant délivré, ou les numéro et date d'expiration de sa carte de résident permanent du Canada ou des États-Unis;
- c)** son identifiant unique, si elle en a un;
- d)** le numéro de son dossier de réservation;
- e)** la référence unique de passager attribuée par le transporteur aérien;
- f)** le code de vol identifiant le transporteur aérien et le numéro de vol;
- g)** si elle sera vraisemblablement à bord de l'aéronef, la date, l'heure et le lieu prévus du départ de l'aéronef;
- h)** si elle est à bord de l'aéronef, la date, l'heure et le lieu du départ de l'aéronef;
- i)** la date, l'heure et le lieu prévus de l'arrivée de l'aéronef.

Modalités de temps — personne qui sera vraisemblablement à bord

2.4 (1) Pour l'application du paragraphe 6(2) de la Loi, les renseignements visés, autres que ceux visés à l'alinéa 2.3h) du présent règlement, relativement à toute personne qui sera vraisemblablement à bord de l'aéronef sont fournis :

- a)** soixante-douze heures avant l'heure prévue du départ du vol ou, en cas de réservation effectuée par la suite, au moment de la réservation;

(b) the time when the person checks in for the flight; and

(c) if there is any change to the information that has already been provided to the Minister, as soon as feasible after the air carrier makes or becomes aware of the change.

Prescribed time — person on board

(2) For the purposes of subsection 6(2) of the Act, the time within which information referred to in paragraphs 2.3(d) to (f), (h) and (i) of these Regulations must be provided about each person who is on board the aircraft is no later than 30 minutes after the time of departure of the aircraft.

Cancelled reservation

(3) An air carrier must, no later than 30 minutes after the cancellation of a flight reservation of a person about whom information has been provided to the Minister under subsection 6(2) of the Act, inform the Minister of the cancellation.

Flight cancellation

(4) An air carrier must, no later than 30 minutes after the cancellation of a flight for which information has been provided to the Minister under subsection 6(2) of the Act, inform the Minister of the cancellation.

Prescribed manner — electronic communications

2.5 (1) For the purposes of subsection 6(2) of the Act, the information must be provided to the Minister by means of an electronic communications system that is compatible with the Minister's electronic communications system and that is able to

(a) receive and acknowledge receipt of information disclosed by the Minister or the Minister of Transport; and

(b) receive directions made by the Minister under section 9 of the Act.

Manner of informing — cancellations

(2) An air carrier that is required to inform the Minister of a cancellation under subsection 2.4(3) or (4) must do so by means of the system referred to in subsection (1).

Listed Persons

Listed person

2.6 (1) This section applies if, before a person has obtained a boarding pass for a domestic flight or international flight, the Minister informs the air carrier that information referred to in paragraphs 6(2)(a) to (c) of the Act or paragraphs 2.3(a) to (c) of these Regulations that the air carrier has provided about the person under subsection 6(2) of the Act is the same as the information of a listed person.

b) au moment de l'enregistrement pour le vol;

c) en cas de changement aux renseignements déjà fournis au ministre, dès que possible après que le transporteur aérien apporte le changement ou en prend connaissance.

Modalités de temps — personne à bord

(2) Pour l'application du paragraphe 6(2) de la Loi, les renseignements visés aux alinéas 2.3d) à f), h) et i) du présent règlement relativement à toute personne qui est à bord de l'aéronef sont également fournis au plus tard trente minutes après l'heure du départ de l'aéronef.

Annulation de réservation

(3) Le transporteur aérien avise le ministre de l'annulation de la réservation de la personne relativement à laquelle les renseignements ont été fournis au ministre en application du paragraphe 6(2) au plus tard trente minutes après l'annulation.

Annulation de vol

(4) Le transporteur aérien avise le ministre de l'annulation du vol pour lequel les renseignements ont été fournis au ministre en application du paragraphe 6(2) de la Loi au plus tard trente minutes après l'annulation.

Modalités — communication électronique

2.5 (1) Pour l'application du paragraphe 6(2) de la Loi, les renseignements sont fournis au ministre au moyen d'un système de communication électronique qui est compatible avec le système de communication électronique utilisé par le ministre et qui permet :

a) de recevoir les renseignements communiqués par le ministre ou le ministre des Transports et d'en accuser réception;

b) de recevoir les directives données par le ministre en vertu de l'article 9 de la Loi.

Manière d'aviser — annulation

(2) Le transporteur aérien qui, aux termes des paragraphes 2.4(3) ou (4), doit aviser le ministre d'une annulation le fait au moyen du système visé au paragraphe (1).

Personnes inscrites

Personne inscrite

2.6 (1) Le présent article s'applique si, avant qu'une personne n'obtienne une carte d'embarquement pour un vol intérieur ou un vol international, le ministre informe le transporteur aérien que des renseignements visés aux alinéas 6(2)a) à c) de la Loi ou aux alinéas 2.3a) à c) du présent règlement que le transporteur aérien a fournis en application du paragraphe 6(2) de la Loi relativement à la personne correspondent à ceux d'une personne inscrite.

Self-service machine or Internet

(2) The air carrier must not allow the person to obtain a boarding pass for the flight in question at a self-service machine or from the Internet.

Verification of identity

(3) If the person presents themselves at the air carrier's check-in desk to obtain a boarding pass for the flight in question, the air carrier must, before providing information about the person to the Minister in accordance with paragraph 2.4(1)(b), verify the person's identity using a piece of identification that is acceptable under subsection 3(1) or section 4, as the case may be, and must compare

(a) the information on the person's identification with the information in their reservation record; and

(b) if the person presents a piece of photo identification, the person's entire face with the face displayed in the photograph.

Information discrepancy

(4) If the comparison reveals a discrepancy between the information on the person's identification and the information in their reservation record, the air carrier must not issue a boarding pass to the person pending a response from the Minister with respect to the information that has been provided in accordance with paragraph 2.4(1)(b) or (c), as the case may be.

Duty to refuse boarding pass

(5) The air carrier must not, in either of the following circumstances, issue a boarding pass to the person unless the air carrier has contacted the Minister of Transport by telephone and been informed that a direction will not be made under subsection 9(1) of the Act — other than under paragraph 9(1)(b) — in respect of the person:

(a) the comparison performed under paragraph (3)(a) does not reveal a discrepancy between the information on the person's identification and the information in their reservation record,

(b) the comparison performed under paragraph (3)(a) reveals a discrepancy between the information on the person's identification and the information in their reservation record and the Minister, in response to the information provided by the air carrier regarding the discrepancy, informs the air carrier that information referred to in paragraphs 6(2)(a) to (c) of the Act or paragraphs 2.3(a) to (c) of these Regulations about the person is still the same as that of a listed person.

Borne libre-service ou Internet

(2) Le transporteur aérien ne peut permettre à la personne d'obtenir une carte d'embarquement pour le vol en question à partir d'une borne libre-service ou d'Internet.

Vérification de l'identité

(3) Si la personne se présente au comptoir d'enregistrement du transporteur aérien pour obtenir une carte d'embarquement pour le vol en question, le transporteur aérien, avant de fournir au ministre des renseignements relativement à la personne conformément à l'alinéa 2.4(1)b), vérifie son identité au moyen de toute pièce d'identité qui est acceptable au titre du paragraphe 3(1) ou de l'article 4, selon le cas, et compare :

a) les renseignements figurant sur la pièce d'identité avec ceux figurant dans le dossier de réservation de la personne;

b) si la personne présente une pièce d'identité avec photo, son visage en entier avec le visage paraissant sur la photo.

Divergence — renseignements

(4) Si la comparaison révèle une divergence entre les renseignements figurant sur la pièce d'identité et ceux figurant dans le dossier de réservation, le transporteur aérien ne peut remettre de carte d'embarquement à la personne tant qu'il n'a pas reçu de réponse du ministre à l'égard des renseignements fournis conformément aux alinéas 2.4(1)b) ou c), selon le cas.

Obligation de ne pas remettre une carte d'embarquement

(5) Le transporteur aérien ne remet de carte d'embarquement à la personne, dans l'une ou l'autre des circonstances ci-après, que s'il communique au préalable par téléphone avec le ministre des Transports et que celui-ci l'avise qu'aucune directive visant cette personne ne sera donnée en vertu du paragraphe 9(1), à l'exception d'une directive en vertu de l'alinéa 9(1)b), de la Loi :

a) la comparaison effectuée au titre de l'alinéa (3)a) ne révèle aucune divergence entre les renseignements figurant sur la pièce d'identité et ceux figurant dans le dossier de réservation;

b) la comparaison effectuée au titre de l'alinéa (3)a) révèle une divergence entre les renseignements figurant sur la pièce d'identité et ceux figurant dans le dossier de réservation et le ministre, en réponse aux renseignements fournis par le transporteur aérien à l'égard de la divergence, informe le transporteur aérien que des renseignements visés aux alinéas 6(2)a) à c) de la Loi ou aux alinéas 2.3a) à c) du présent règlement relativement à la personne correspondent toujours à ceux d'une personne inscrite.

Contact information — paragraph 9(1)(a) of Act

2.7 If a direction is made by the Minister under paragraph 9(1)(a) of the Act in respect of a listed person, the Minister of Transport must provide the air carrier with contact information for the administrative recourse office of the Department of Public Safety and Emergency Preparedness and the air carrier must provide the information to the person.

No Information from Minister

No information from Minister

2.8 (1) This section applies if, at the start of the period during which persons can check in for a domestic flight or international flight, the air carrier has not received information from the Minister about a person who is expected to be on board the aircraft.

Self-service machine or Internet

(2) The air carrier must not allow the person to obtain a boarding pass for the flight in question at a self-service machine or from the Internet.

Duty to contact

(3) If the person presents themselves at the check-in desk, the air carrier must not issue a boarding pass to the person unless the air carrier has contacted the Minister of Transport by telephone and been informed that a direction will not be made under subsection 9(1) of the Act — other than under paragraph 9(1)(b) — in respect of the person.

5 Sections 3 and 4 of the Regulations are replaced by the following:**Boarding gate — domestic flight**

3 (1) Subject to subsection (2), an air carrier must, at the boarding gate for a domestic flight, verify the identity of each passenger who appears to be 18 years of age or older using

(a) one piece of valid photo identification issued by a government authority in Canada that shows the passenger's surname, first name and any middle names and their date of birth, except any document, however described and regardless of format, issued by a government authority for the purposes of fishing, hunting or boating;

(b) one of the following pieces of photo identification issued by a government authority that shows the passenger's surname, first name and any middle names and their date of birth and that is valid:

(i) a passport issued by the country of which the passenger is a citizen or a national,

Coordonnées — alinéa 9(1)a) de la Loi

2.7 Si une directive est donnée par le ministre en vertu de l'alinéa 9(1)a) de la Loi à l'égard d'une personne inscrite, le ministre des Transports fournit les coordonnées du bureau des recours administratifs du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile au transporteur aérien, qui les remet à la personne.

Aucun renseignement du ministre

Aucun renseignement du ministre

2.8 (1) Le présent article s'applique si, au début de la période au cours de laquelle toute personne peut procéder à l'enregistrement pour un vol intérieur ou un vol international, le transporteur aérien n'a reçu aucun renseignement du ministre relativement à une personne qui sera vraisemblablement à bord de l'aéronef.

Borne libre-service ou Internet

(2) Le transporteur aérien ne peut permettre à la personne d'obtenir une carte d'embarquement pour le vol en question à partir d'une borne libre-service ou d'Internet.

Obligation de communiquer

(3) Si la personne se présente au comptoir d'enregistrement, le transporteur aérien ne lui remet de carte d'embarquement que s'il communique au préalable par téléphone avec le ministre des Transports et que celui-ci l'avise qu'aucune directive visant cette personne ne sera donnée en vertu du paragraphe 9(1), à l'exception d'une directive en vertu de l'alinéa 9(1)b), de la Loi.

5 Les articles 3 et 4 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**Porte d'embarquement — vol intérieur**

3 (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout transporteur aérien vérifie, à la porte d'embarquement pour un vol intérieur, l'identité de chaque passager qui semble âgé de 18 ans ou plus au moyen :

a) soit d'une pièce d'identité valide avec photo qui est délivrée par une autorité gouvernementale au Canada et qui indique les nom et prénoms et date de naissance du passager, sauf un document délivré par une autorité gouvernementale pour la pêche, la chasse ou la navigation, quelle que soit son appellation et quel que soit le support sur lequel il est présenté;

b) soit de l'une des pièces d'identité avec photo ci-après qui est délivrée par une autorité gouvernementale, qui indique les nom et prénoms et date de naissance du passager et qui est valide :

(i) un passeport délivré au passager par le pays dont il est citoyen ou ressortissant,

- (ii) a NEXUS card,
 - (iii) a permanent resident card issued by the United States,
 - (iv) an enhanced driver's license issued in the United States,
 - (v) any document referred to in subsection 50(1) or 52(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*;
- (c) two pieces of valid identification that are issued by a government authority in Canada — at least one of which shows the passenger's surname, first name and any middle names and their date of birth — except any document, however described and regardless of format, issued by a government authority for the purposes of fishing, hunting or boating; or
- (d) a valid *restricted area identity card*, as defined in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*.

Alternative identification — loss or theft

(2) In the event that a passenger's identity cannot be verified in accordance with subsection (1) because of the loss or theft of one or more pieces of their identification, the air carrier may verify their identity using alternative forms of valid identification such as their employee identity card, public transit pass or baptismal certificate if the passenger presents the identification in conjunction with documentation issued by a government authority or a police service that attests to the loss or theft.

Boarding gate — international flight

4 An air carrier must, at the boarding gate for an international flight, verify the identity of each passenger who appears to be 18 years of age or older using

- (a) one of the following pieces of photo identification issued by a government authority that shows the passenger's surname, first name and any middle names, their date of birth and gender and that is valid:
- (i) a passport issued by the country of which the passenger is a citizen or a national,
 - (ii) a NEXUS card,
 - (iii) any document referred to in subsection 50(1) or 52(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*; or
- (b) a valid *restricted area identity card*, as defined in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*.

- (ii) une carte NEXUS,
 - (iii) une carte de résident permanent délivrée par les États-Unis,
 - (iv) un permis de conduire Plus délivré aux États-Unis,
 - (v) un document visé au paragraphe 50(1) ou 52(1) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*;
- c) soit de deux pièces d'identité valides délivrées par une autorité gouvernementale au Canada — dont au moins une indique les nom et prénoms et date de naissance du passager —, sauf tout document délivré par une autorité gouvernementale pour la pêche, la chasse ou la navigation, quelle que soit son appellation et quel que soit le support sur lequel il est présenté;
- d) soit d'une *carte d'identité de zone réglementée* au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* qui est valide.

Autres moyens d'identification — perte ou vol

(2) Dans le cas où l'identité d'un passager ne peut être vérifiée conformément au paragraphe (1) en raison de la perte ou du vol d'une ou de plusieurs de ses pièces d'identité, le transporteur aérien peut vérifier l'identité du passager au moyen d'autres pièces d'identité valides — notamment la carte d'identité d'employé, le laissez-passer de transport en commun ou le certificat de baptême — si le passager présente la pièce accompagnée d'un document qui est délivré par une autorité gouvernementale ou un service de police et qui atteste la perte ou le vol.

Porte d'embarquement — vol international

4 Tout transporteur aérien vérifie, à la porte d'embarquement pour un vol international, l'identité de chaque passager qui semble âgé de 18 ans ou plus au moyen :

- a) soit de l'une des pièces d'identité avec photo ci-après qui est délivrée par une autorité gouvernementale, qui indique les nom et prénoms, date de naissance et genre du passager et qui est valide :
- (i) un passeport délivré au passager par le pays dont il est citoyen ou ressortissant,
 - (ii) une carte NEXUS,
 - (iii) un document visé au paragraphe 50(1) ou 52(1) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*;
- b) soit d'une *carte d'identité de zone réglementée* au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* qui est valide.

Verification of identity

4.1 (1) The air carrier must carry out each verification referred to in section 3 or 4 by

- (a) comparing the surname, first name and any middle names on the passenger's boarding pass with their identification; and
- (b) if the passenger presents a piece of photo identification, comparing the passenger's entire face with the face displayed in the photograph.

Significant discrepancy

(2) If there is a significant discrepancy between the surname, first name or any middle names on the identification presented by the passenger and the surname, first name or any middle names on their boarding pass, the air carrier must

- (a) compare the names on the identification with the names of listed persons; and
- (b) if the names on the identification are similar to those of a listed person, immediately inform the Minister of Transport.

6 Subsection 4.1(2) of the Regulations is replaced by the following:

Significant discrepancy

(2) If there is a significant discrepancy between the surname, first name or any middle names on the identification presented by the passenger and the surname, first name or any middle names on their boarding pass, the air carrier must immediately inform the Minister using the electronic communication system referred to in subsection 2.5(1).

7 Section 5 of the Regulations is repealed.

8 Section 6 of the Regulations is repealed.

9 (1) Paragraph 7(1)(a) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

- (a) the passenger presents a piece of photo identification and does not resemble the photograph; or

(2) Paragraphs 7(1)(b) and (c) of the Regulations are repealed.

(3) Paragraph 7(1)(d) of the Regulations is replaced by the following:

- (d) the passenger presents more than one form of identification and there is a significant discrepancy between those forms of identification.

10 Section 8 of the Regulations is repealed.

Vérification d'identité

4.1 (1) Le transporteur aérien effectue la vérification visée à l'article 3 ou 4 de la manière suivante :

- a) en comparant les nom et prénoms qui figurent sur la carte d'embarquement du passager avec ceux figurant sur ses pièces d'identité;
- b) si le passager présente une pièce d'identité avec photo, en comparant son visage en entier avec le visage paraissant sur la photo.

Divergence importante

(2) En cas de divergence importante entre les nom et prénoms figurant sur une pièce d'identité présentée par le passager et ceux figurant sur sa carte d'embarquement, le transporteur aérien :

- a) compare les nom et prénoms figurant sur la pièce d'identité avec ceux des personnes inscrites;
- b) si les nom et prénoms figurant sur la pièce d'identité sont semblables à ceux d'une personne inscrite, informe immédiatement le ministre des Transports.

6 Le paragraphe 4.1(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Divergence importante

(2) En cas de divergence importante entre le nom ou les prénoms figurant sur une pièce d'identité présentée par le passager et ceux figurant sur sa carte d'embarquement, le transporteur aérien informe immédiatement le ministre au moyen du système de communication électronique visé au paragraphe 2.5(1).

7 L'article 5 du même règlement est abrogé.

8 L'article 6 du même règlement est abrogé.

9 (1) L'alinéa 7(1)a de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- a) the passenger presents a piece of photo identification and does not resemble the photograph; or

(2) Les alinéas 7(1)b) et c) du même règlement sont abrogés.

(3) L'alinéa 7(1)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- d) il présente plus d'un moyen d'identification comportant une divergence importante entre eux.

10 L'article 8 du même règlement est abrogé.

11 (1) Paragraph 9(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) about whom the Minister of Transport has been informed under paragraph 4.1(2)(b), unless the Minister of Transport has informed the air carrier that a direction will not be made in respect of that person under subsection 9(1) of the Act;

(2) Paragraph 9(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) about whom the Minister has been informed under subsection 4.1(2), unless the Minister of Transport has informed the air carrier that a direction will not be made in respect of that person under subsection 9(1) of the Act;

12 Section 10 of the Regulations is replaced by the following:

Interruption of the Electronic Communications System

Duty to inform

10 An air carrier and the Minister must inform each other of any interruption of their respective electronic communications systems referred to in subsection 2.5(1)

(a) in the case of a planned system interruption, as soon as feasible in advance of the scheduled date of the interruption and in writing; and

(b) in the case of an unplanned system interruption, immediately after they become aware of the interruption.

Electronic system interruption — check-in

10.1 In the event of an interruption of an air carrier's or the Minister's electronic communications system, the air carrier must, at the time of check-in for a flight, refer to the most recent information received from the Minister about any person who is expected to be on board the aircraft before issuing a boarding pass to that person.

Resolution of interruption

10.2 (1) For the purposes of subsection 6(2) of the Act, if, because of an interruption of an air carrier's or the Minister's electronic communications system, the information that is required to be provided about a person who is expected to be on board the aircraft cannot be provided in accordance with subsection 2.5(1) of these Regulations at one or both of the times prescribed in paragraphs 2.4(1)(b) and (c) of these Regulations, the prescribed time is as soon as feasible after the resolution of the interruption.

11 (1) L'alinéa 9a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) au sujet de laquelle il a informé le ministre des Transports aux termes de l'alinéa 4.1(2)b), à moins que celui-ci l'avise qu'aucune directive visant la personne ne sera donnée en vertu du paragraphe 9(1) de la Loi;

(2) L'alinéa 9a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) au sujet de laquelle il a informé le ministre aux termes du paragraphe 4.1(2), à moins que le ministre des Transports l'avise qu'aucune directive visant la personne ne sera donnée en vertu du paragraphe 9(1) de la Loi;

12 L'article 10 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Interruption du système de communication électronique

Obligation d'aviser

10 Le transporteur aérien et le ministre s'avisent mutuellement de toute interruption touchant leur système de communication électronique respectif, visé au paragraphe 2.5(1) :

a) s'il s'agit d'une interruption prévue, dès que possible par écrit avant la date prévue de la panne;

b) s'il s'agit d'une interruption imprévue, immédiatement après en avoir pris connaissance.

Interruption du système — à l'enregistrement

10.1 En cas d'interruption du système de communication électronique du transporteur aérien ou du ministre, au moment de l'enregistrement pour un vol, le transporteur aérien se reporte aux renseignements les plus récents lui ayant été communiqués par le ministre relativement à toute personne qui sera vraisemblablement à bord de l'aéronef avant de remettre à celle-ci une carte d'embarquement.

Résolution de l'interruption

10.2 (1) Pour l'application du paragraphe 6(2) de la Loi, si, en raison de l'interruption du système de communication électronique du transporteur aérien ou du ministre, les renseignements qui doivent être fournis relativement à une personne qui sera vraisemblablement à bord de l'aéronef ne peuvent être fournis conformément au paragraphe 2.5(1) du présent règlement à l'un ou l'autre des moments prévus aux alinéas 2.4(1)b) ou c) du présent règlement, ils sont fournis dès que possible après la résolution de l'interruption.

Close-out information

(2) For the purposes of subsection 6(2) of the Act, if, because of an interruption of an air carrier's or the Minister's electronic communications system, the information that is required to be provided about a person who is on board the aircraft cannot be provided in accordance with subsection 2.5(1) of these Regulations within the time limit prescribed in subsection 2.4(2) of these Regulations, the prescribed time is as soon as feasible after the resolution of the interruption.

13 Sections 11 and 12 of the Regulations are replaced by the following:**Responsibility of air carrier**

11 An air carrier must ensure that any system it uses to comply with paragraph 4.1(2)(a) or section 5 uses only the most up-to-date information provided to the air carrier by the Minister of Transport respecting listed persons.

Removal of information

12 If the Minister of Transport informs an air carrier that a person is no longer a listed person, the air carrier must immediately remove all information respecting that person from any system it uses to comply with paragraph 4.1(2)(a) or section 5.

14 Sections 11 to 16 of the Regulations are replaced by the following:**Information — removal and destruction**

11 Within two years after the day fixed under subsection 173(1) of the *National Security Act, 2017*, every air carrier must

(a) permanently remove all versions of the list and any information respecting listed persons from

(i) any system it used to comply with these Regulations as they read immediately before the day on which this section comes into force, and

(ii) any electronic communications system it uses to comply with these Regulations; and

(b) permanently destroy any document or record in its control containing information respecting a listed person.

Renseignements définitifs

(2) Pour l'application du paragraphe 6(2) de la Loi, si, en raison de l'interruption du système de communication électronique du transporteur aérien ou du ministre, les renseignements qui doivent être fournis relativement à une personne qui est à bord de l'aéronef ne peuvent être fournis conformément au paragraphe 2.5(1) du présent règlement à l'intérieur du délai prévu au paragraphe 2.4(2) du présent règlement, ils sont fournis dès que possible après la résolution de l'interruption.

13 Les articles 11 et 12 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**Obligation du transporteur aérien**

11 Le transporteur aérien veille à ce que tout système qu'il utilise pour se conformer à l'alinéa 4.1(2)a) ou à l'article 5 n'utilise que les renseignements les plus récents qui lui sont fournis par le ministre des Transports sur les personnes inscrites.

Suppression de renseignements

12 Lorsque le ministre des Transports avise le transporteur aérien qu'une personne n'est plus inscrite, ce dernier supprime immédiatement tout renseignement sur cette personne de tout système qu'il utilise pour se conformer à l'alinéa 4.1(2)a) ou à l'article 5.

14 Les articles 11 à 16 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**Suppression et destruction de renseignements**

11 Au plus tard deux ans après la date fixée en vertu du paragraphe 173(1) de la *Loi de 2017 sur la sécurité nationale*, les transporteurs aériens doivent :

a) supprimer définitivement toute version de la liste, ainsi que tout renseignement sur une personne inscrite consigné :

(i) dans tout système qu'ils utilisaient pour se conformer au présent règlement, dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent article,

(ii) dans tout système de communication électronique qu'ils utilisent pour se conformer au présent règlement;

b) détruire définitivement tout document, registre ou fichier qu'ils détiennent contenant des renseignements sur une personne inscrite.

Aeronautics Act

Secure Air Travel Regulations

15 The *Secure Air Travel Regulations*² are amended by adding the following after section 10.1:

Duty to provide information

10.11 In the circumstances referred to in section 10.1, the air carrier must, at the time of check-in of each person who is expected to be on board the aircraft, immediately provide to the Minister of Transport, about the person, the information referred to in paragraphs 6(2)(a) to (c) of the Act — and the information referred to in paragraphs 2.3(a) to (g) and (i) of these Regulations that is in the air carrier's control — if

- (a) no information has been received from the Minister about the person;
- (b) the information received from the Minister fails to indicate that the information referred to in paragraphs 6(2)(a) to (c) of the Act or paragraphs 2.3(a) to (c) of these Regulations that has been provided about the person is not the same as that of a person whose name is on the list established under subsection 8(1) of the Act; or
- (c) any of the information about the person that is provided under subsection 6(2) of the Act has changed since it was provided to the Minister.

Designated Provisions Regulations

16 Items 2, 8, 9, 11, 12, 14 and 15 of Schedule 2 to the *Designated Provisions Regulations*³ are repealed.

17 Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after item 1:

Item	Column 1 Designated provision	Column 2	Column 3
		Maximum amount payable	Maximum amount payable
		Individual (\$)	Corporation (\$)
1.1	Section 4	5,000	25,000
1.2	Subsection 4.1(1)	5,000	25,000
1.3	Paragraph 4.1(2)(a)	5,000	25,000
1.4	Paragraph 4.1(2)(b)	5,000	25,000

² SOR/2015-181

³ SOR/2000-112

Loi sur l'aéronautique

Règlement sur la sûreté des déplacements aériens

15 Le *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens*² est modifié par adjonction, après l'article 10.1, de ce qui suit :

Obligation de fournir des renseignements

10.11 Dans les circonstances visées à l'article 10.1, le transporteur aérien, au moment de l'enregistrement de chaque personne qui sera vraisemblablement à bord de l'aéronef, fournit immédiatement au ministre des Transports, relativement à la personne, les renseignements visés aux alinéas 6(2)a) à c) de la Loi, et les renseignements visés aux alinéas 2.3a) à g) et i) du présent règlement s'il les détient, dans les cas suivants :

- a) aucun renseignement n'a été reçu du ministre relativement à la personne;
- b) les renseignements reçus du ministre ne comportent aucune indication selon laquelle les renseignements visés aux alinéas 6(2)a) à c) de la Loi ou aux alinéas 2.3a) à c) du présent règlement fournis relativement à la personne ne correspondent pas à ceux d'une personne dont le nom figure sur la liste établie en vertu du paragraphe 8(1) de la Loi;
- c) il y a eu un changement aux renseignements fournis en application du paragraphe 6(2) de la Loi relativement à la personne depuis que ceux-ci ont été fournis au ministre.

Règlement sur les textes désignés

16 Les articles 2, 8, 9, 11, 12, 14 et 15 de l'annexe 2 du *Règlement sur les textes désignés*³ sont abrogés.

17 L'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Texte désigné	Colonne 2	Colonne 3
		Montant maximal à payer	Montant maximal à payer
		Personne physique (\$)	Personne morale (\$)
1.1	Article 4	5 000	25 000
1.2	Paragraphe 4.1(1)	5 000	25 000
1.3	Alinéa 4.1(2)a)	5 000	25 000
1.4	Alinéa 4.1(2)b)	5 000	25 000

² DORS/2015-181

³ DORS/2000-112

18 Schedule 2 to the Regulations is replaced by the Schedule 2 set out in the schedule to these Regulations.

19 The Regulations are amended by adding, after Schedule 4, the Schedule 5 set out in the schedule to these Regulations.

Coming into Force

Registration

20 (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are registered.

S.C. 2019, c. 13

(2) Subsections 1(2) and 3(2), sections 4, 6 and 7, subsection 11(2) and sections 12, 14, 15, 18 and 19 come into force on the day fixed under subsection 173(1) of the *National Security Act, 2017*, but if these Regulations are registered on or after that day,

(a) subsection 1(2) and sections 4, 7, 12, 15 and 19 come into force on the day on which these Regulations are registered; and

(b) subsection 3(2), section 6, subsection 11(2) and sections 14 and 18 come into force on the day after the day on which these Regulations are registered.

SCHEDULE

(Sections 18 and 19)

SCHEDULE 2

(Section 2)

Designated Provisions of the Secure Air Travel Regulations

Item	Column 1 Designated Provision	Column 2	Column 3
		Maximum Amount Payable	Maximum Amount Payable
		Individual (\$)	Corporation (\$)
1	Subsection 2.1(1)	5,000	25,000
2	Subsection 2.1(2)	5,000	25,000
3	Subsection 2.4(3)	5,000	25,000
4	Subsection 2.4(4)	5,000	25,000

18 L'annexe 2 du même règlement est remplacée par l'annexe 2 figurant à l'annexe du présent règlement.

19 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'annexe 4, de l'annexe 5 figurant à l'annexe du présent règlement.

Entrée en vigueur

Enregistrement

20 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

L.C. 2019, ch. 13

(2) Les paragraphes 1(2) et 3(2), les articles 4, 6 et 7, le paragraphe 11(2) et les articles 12, 14, 15, 18 et 19 entrent en vigueur à la date fixée en vertu du paragraphe 173(1) de la *Loi de 2017 sur la sécurité nationale*, mais, si le présent règlement est enregistré à cette date ou après celle-ci :

a) le paragraphe 1(2) et les articles 4, 7, 12, 15 et 19 entrent en vigueur à la date d'enregistrement du présent règlement;

b) le paragraphe 3(2), l'article 6, le paragraphe 11(2) et les articles 14 et 18 entrent en vigueur le jour suivant la date d'enregistrement du présent règlement.

ANNEXE

(articles 18 et 19)

ANNEXE 2

(article 2)

Textes désignés du Règlement sur la sûreté des déplacements aériens

Article	Colonne 1 Texte désigné	Colonne 2	Colonne 3
		Montant maximal à payer	Montant maximal à payer
		Personne physique (\$)	Personne morale (\$)
1	Paragraphe 2.1(2)	5 000	25 000
2	Paragraphe 2.1(2)	5 000	25 000
3	Paragraphe 2.4(3)	5 000	25 000
4	Paragraphe 2.4(4)	5 000	25 000

Column 1				Colonne 1			
Column 2		Column 3		Colonne 2		Colonne 3	
Maximum Amount Payable		Maximum Amount Payable		Montant maximal à payer		Montant maximal à payer	
Item	Designated Provision	Individual (\$)	Corporation (\$)	Article	Texte désigné	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)
5	Subsection 2.5(2)	5,000	25,000	5	Paragraphe 2.5(2)	5 000	25 000
6	Subsection 2.6(2)	5,000	25,000	6	Paragraphe 2.6(2)	5 000	25 000
7	Subsection 2.6(3)	5,000	25,000	7	Paragraphe 2.6(3)	5 000	25 000
8	Subsection 2.6(4)	5,000	25,000	8	Paragraphe 2.6(4)	5 000	25 000
9	Subsection 2.6(5)	5,000	25,000	9	Paragraphe 2.6(5)	5 000	25 000
10	Subsection 2.7	5,000	25,000	10	Article 2.7	5 000	25 000
11	Subsection 2.8(2)	5,000	25,000	11	Paragraphe 2.8(2)	5 000	25 000
12	Subsection 2.8(3)	5,000	25,000	12	Paragraphe 2.8(3)	5 000	25 000
13	Subsection 3(1)	5,000	25,000	13	Paragraphe 3(1)	5 000	25 000
14	Section 4	5,000	25,000	14	Article 4	5 000	25 000
15	Subsection 4.1(1)	5,000	25,000	15	Paragraphe 4.1(1)	5 000	25 000
16	Subsection 4.1(2)	5,000	25,000	16	Paragraphe 4.1(2)	5 000	25 000
17	Paragraph 7(1)(a)	5,000	25,000	17	Alinéa 7(1)a)	5 000	25 000
18	Paragraph 7(1)(d)	5,000	25,000	18	Alinéa 7(1)d)	5 000	25 000
19	Paragraph 9(a)	5,000	25,000	19	Alinéa 9a)	5 000	25 000
20	Section 10	5,000	25,000	20	Article 10	5 000	25 000
21	Section 10.1	5,000	25,000	21	Article 10.1	5 000	25 000
22	Section 10.11	5,000	25,000	22	Article 10.11	5 000	25 000
23	Paragraph 11(a)	5,000	25,000	23	Alinéa 11a)	5 000	25 000
24	Paragraph 11(b)	5,000	25,000	24	Alinéa 11b)	5 000	25 000

SCHEDULE 5

(Section 2)

**Designated Provisions of the
Secure Air Travel Act**

Column 1				Colonne 1			
Column 2		Column 3		Colonne 2		Colonne 3	
Maximum Amount Payable		Maximum Amount Payable		Montant maximal à payer (\$)		Montant maximal à payer (\$)	
Item	Designated Provision	Individual (\$)	Corporation (\$)	Article	Texte désigné	Personne physique	Personne morale
1	Subsection 6(2)	5,000	25,000	1	Paragraphe 6(2)	5 000	25 000
2	Subsection 6(4)	5,000	25,000	2	Paragraphe 6(4)	5 000	25 000

ANNEXE 5

(article 2)

**Textes désignés de la Loi sur
la sûreté des déplacements
aériens**

Column 1				Colonne 1			
Column 2		Column 3		Colonne 2		Colonne 3	
Maximum Amount Payable		Maximum Amount Payable		Montant maximal à payer (\$)		Montant maximal à payer (\$)	
Item	Designated Provision	Individual (\$)	Corporation (\$)	Article	Texte désigné	Personne physique	Personne morale
1	Subsection 6(2)	5,000	25,000	1	Paragraphe 6(2)	5 000	25 000
2	Subsection 6(4)	5,000	25,000	2	Paragraphe 6(4)	5 000	25 000

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: The Passenger Protect Program (PPP) would be enhanced to allow the Government of Canada to conduct passenger screening against a list of individuals for whom there are reasonable grounds to suspect that the individual will engage or attempt to engage in an act that would threaten transportation security or travel by air for the purpose of committing certain terrorism offences. As of November 2018, 114 commercial air carriers operating domestic and international flights conduct this passenger screening. Screening practices are not standardized, and there is no mechanism to provide a redress option for travellers whose names have been falsely matched with that of a listed individual.

Description: Amendments to the *Secure Air Travel Regulations* (the “Regulations” or “SATR”) are needed following recent amendments to the *Secure Air Travel Act* (SATA) to enable the Government of Canada to collect reliable information on all travellers on board or expected to be on board commercial passenger flights to, from and within Canada, by specifying which information may be collected, the conveyances (i.e. aircraft) for which information is required, and the circumstances, time and manner in which the information must be provided to the Government.

Rationale: The amendments to the SATR would enhance national security and public safety by allowing for government centralized screening. Among the benefits is the determination, earlier in the travel continuum, of whether a passenger is in fact on the SATA List. This means that fewer travellers will be delayed by having to present themselves at an air carrier service counter to obtain a boarding pass, and screening against the SATA List will be conducted in a more consistent fashion.

The present value of the costs associated with the amendments to the Regulations is estimated at \$166.7 million, or \$23.7 million in annualized value over the first 10 years of implementation. The benefits include improved security and well-being for air travellers and Canadians as well as time savings for air carriers and air travellers. The one-for-one rule applies as there are incremental administrative burden costs for

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : Le Programme de protection des passagers (PPP) serait amélioré afin de permettre au gouvernement du Canada d'effectuer le contrôle des passagers en fonction d'une liste de personnes pour lesquelles il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'elles commettront ou tenteront de commettre un acte qui menacerait la sûreté des transports ou de voyager par avion afin de commettre certaines infractions terroristes. Depuis novembre 2018, 114 transporteurs aériens commerciaux exploitant des vols intérieurs et internationaux effectuent ce contrôle des passagers. Les pratiques de contrôle ne sont pas normalisées, et il n'existe aucun mécanisme de rectification pour les voyageurs dont le nom a été faussement apparié à celui d'une personne inscrite.

Description : Des modifications au *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens* (le « Règlement » ou « RSDA ») sont nécessaires à la suite de modifications récentes apportées à la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens* (LSDA) afin de permettre au gouvernement du Canada de recueillir des renseignements fiables sur tous les voyageurs à bord ou prévus à bord des vols commerciaux de passagers à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada, en précisant quels renseignements peuvent être recueillis, les moyens de transport (c'est-à-dire les aéronefs) pour lesquels ces renseignements sont nécessaires, ainsi que les circonstances et la façon dont ils doivent être fournis au gouvernement.

Justification : Les modifications au Règlement améliorerait la sécurité nationale et la sécurité publique en permettant un contrôle centralisé par le gouvernement. Parmi les avantages, on retrouve la détermination, plus tôt dans le continuum des voyages, à savoir si un passager est en effet sur la liste établie en vertu de la LSDA. Cela signifie que moins de voyageurs seront retardés en ayant à se présenter à un comptoir de service d'un transporteur aérien pour obtenir une carte d'embarquement et que le contrôle contre la liste établie en vertu de la LSDA sera effectué de façon plus uniforme.

La valeur actualisée du coût associé aux modifications de règlement a été estimée à 166,7 millions de dollars, ou 23,7 millions de dollars en valeur annualisée au cours des 10 premières années de mise en œuvre. Les avantages comprennent une sécurité et un bien-être accrus pour les passagers aériens et les Canadiens, de même que des économies de temps pour les transporteurs aériens et les passagers aériens. La règle du « un

business. The small business lens applies; however, the impacts are expected to be minimal.

pour un » s'applique, puisqu'il y a des coûts administratifs différentiels pour les entreprises. La lentille des petites entreprises s'applique; cependant, il est prévu que les effets seront minimes.

Issues

The current PPP relies on air carriers to screen passenger information against the *Secure Air Travel Act* (SATA) List, screening which is not consistently and adequately performed by all air carriers bound by SATA. Furthermore, the current PPP does not provide a redress option for travellers whose names have been falsely matched with that of an individual on the SATA List. These program gaps have created the risks and vulnerabilities that follow.

Air carrier screening against the SATA List

Air carriers have individual processes in place to screen passenger information against the SATA List; these processes vary from carrier to carrier. Inconsistent and in some cases inadequate passenger screening against the SATA List can result in listed individuals not being properly identified (therefore not being subject to operational directives issued by the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness), as well as false-positive matches that result in certain travellers experiencing travel difficulties and delays. There is also the possibility that air carriers may be using an outdated version of the SATA List when performing SATA screening. It is the carrier's responsibility to ensure that they use only the most up-to-date List when screening their passengers; however, there have been instances where this has not occurred. This could allow listed persons to fly undetected. Finally, while air carriers are required to inform Transport Canada (TC) when a potential match to the SATA List is identified, there is no mechanism for determining whether air carriers are encountering listed persons and allowing them to fly without informing the Government.

Privacy

The SATA List, which includes the names, aliases, date of birth (DOB) and gender of listed persons, is shared by TC with foreign and domestic air carriers for the purpose of screening passenger data. The Government has safeguards in place — including oversight by the Office of the Privacy Commissioner — to protect the personal

Enjeux

Le PPP actuel repose sur les transporteurs aériens pour contrôler les renseignements sur les passagers contre la liste établie en vertu de la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens* (LSDA), ce qui n'est pas exécuté de façon uniforme et adéquate par tous les transporteurs aériens visés par la LSDA. En outre, le PPP actuel ne prévoit pas d'option de rectification pour les voyageurs dont le nom a été faussement apparié à celui d'une personne figurant sur la liste établie en vertu de la LSDA. Ces lacunes du programme ont créé les risques et les vulnérabilités qui suivent.

Contrôle par les transporteurs aériens contre la liste établie en vertu de la LSDA

Les transporteurs aériens ont mis en place des processus individuels pour contrôler les renseignements sur les passagers contre la liste établie en vertu de la LSDA, qui varie d'un transporteur à l'autre. L'incohérence et, dans certains cas, l'inadéquation du contrôle des passagers contre la liste peuvent faire en sorte que les personnes inscrites sur la liste ne soient pas correctement identifiées (et ne soient donc pas assujetties aux directives opérationnelles émises par le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile), et que certains voyageurs éprouvent des difficultés et des retards au moment de voyager, à cause de correspondances faussement positives. Il est également possible que les transporteurs aériens utilisent une version désuète de la liste établie en vertu de la LSDA lorsqu'ils effectuent le contrôle. Il incombe au transporteur de s'assurer qu'il n'utilise que la liste la plus à jour quand il contrôle ses passagers; toutefois, dans certains cas, cela ne s'est pas produit. Cela pourrait permettre à des personnes inscrites sur la liste de monter à bord sans être détectées. Enfin, bien que les transporteurs aériens soient tenus d'informer Transports Canada (TC) lorsqu'une correspondance possible avec la liste établie en vertu de la LSDA est soulevée, il n'existe aucun mécanisme pour déterminer si la personne est effectivement inscrite sur la liste et si le transporteur lui permet de voler sans en informer le gouvernement.

Protection des renseignements personnels

La liste établie en vertu de la LSDA, qui comprend les noms, les pseudonymes, la date de naissance (DDN) et le genre des personnes inscrites, est communiquée par TC aux transporteurs aériens étrangers et nationaux aux fins du contrôle des données sur les passagers. Le gouvernement a des mesures de protection en place, y compris une

information of Canadians gathered and shared under the PPP. Despite prohibition under the Regulations against sharing the List, once it is received by air carriers, there is a risk that it could be shared more widely within their organizations and potentially beyond. TC cannot conduct continuous oversight over how air carriers manage this information beyond the ability to conduct periodic inspections.

Procedural fairness — No recourse options for false-positive matches

A consequence of establishing a list of individuals that may pose an imminent threat to transportation security and/or travel by air for the purpose of committing certain terrorism offences (e.g. participating in the activities of a terrorist group whether in Canada or overseas)¹ is that other individuals may share similar if not the same names as those individuals on the SATA List. At the time of screening travellers, air carriers will compare their list of travellers with the SATA List they will have downloaded from the TC secure website.

Air carriers are required to compare the names of the passengers against the names of listed individuals. Therefore, a “match” can happen either because the traveller is indeed the person who is on the SATA List (a true match), or because of similarities between the name of the traveller and the name of a listed person (false-positive match). Without additional data elements to distinguish between the traveller and the listed person, it is not possible for air carriers at this point to differentiate between two people sharing the same name or potentially listed individuals who should not be travelling and who are on a passenger manifest.

These false-positive matches negatively impact travellers by forcing them to perform their check-in at the service counter with an air carrier agent, as the possibility of check-in online or at the self-service kiosk is prohibited by the Regulations for passengers who have been identified as a potential match. By going to the service counter, these passengers will be further verified by providing additional personal information such as their DOB and showing a valid identification document to confirm their identity and that they are not the person who is on the SATA List.

¹ Namely, an offence under section 83.18, 83.19 or 83.2 of the *Criminal Code* or an offence referred to in paragraph (c) of the definition of terrorism offence in section 2 of that Act.

surveillance par le Commissariat à la protection de la vie privée, afin de protéger les renseignements personnels des Canadiens recueillis et communiqués dans le cadre du PPP. Malgré l'interdiction prévue par le Règlement, une fois reçue par les transporteurs aériens, la liste pourrait être diffusée plus largement au sein de leur organisation et éventuellement au-delà. TC ne peut exercer une surveillance continue sur la façon dont les transporteurs aériens gèrent cette information au-delà de son habilité à mener des inspections périodiques.

Équité procédurale — Aucune option de rectification en cas de correspondances faussement positives

L'établissement d'une liste de personnes susceptibles de constituer une menace imminente pour la sûreté des transports ou les déplacements aériens dans le but de commettre certaines infractions terroristes (par exemple participer aux activités d'un groupe terroriste, au Canada ou outre-mer)¹ a pour conséquence que d'autres personnes peuvent porter un nom similaire, voire le même nom, que celles qui sont inscrites sur la liste établie en vertu de la LSDA. Au moment de faire le contrôle des voyageurs, les transporteurs aériens compareront leur liste de voyageurs à celle établie en vertu de la LSDA qu'ils auront téléchargée à partir du site Web sécurisé de TC.

Les transporteurs sont tenus de comparer les noms des passagers aux noms des personnes inscrites sur la liste. Par conséquent, une « correspondance » peut survenir parce que le voyageur est bien la personne qui figure sur la liste (vraie correspondance) ou en raison de similitudes entre le nom du voyageur et celui d'une personne figurant sur la liste (correspondance faussement positive). En l'absence de données supplémentaires permettant de faire la distinction entre le voyageur et la personne inscrite sur la liste, il n'est pas possible pour le transporteur aérien de faire la distinction entre deux personnes portant le même nom ou potentiellement des personnes inscrites sur la liste qui ne devraient pas voyager et qui figurent sur un manifeste de passagers.

Ces correspondances faussement positives ont une incidence négative sur les voyageurs en les obligeant à s'enregistrer au comptoir de service auprès d'un agent du transporteur aérien, car la possibilité de s'enregistrer en ligne ou au kiosque libre-service est interdite par la réglementation pour les passagers qui ont été identifiés comme étant de possibles correspondances. En se rendant au comptoir de services, ces passagers subiront un contrôle plus poussé en fournissant des renseignements personnels supplémentaires tels que leur date de naissance et en présentant une pièce d'identité valide pour confirmer leur identité et qu'ils ne sont pas la personne qui figure sur la liste établie en vertu de la LSDA.

¹ C'est-à-dire une infraction prévue aux articles 83.18, 83.19 ou 83.2 du *Code criminel* ou une infraction visée à l'alinéa c) de la définition d'infraction de terrorisme à l'article 2 de cette loi.

This situation can cause travellers to feel stigmatized (e.g. the No Fly List Kids²). Currently, the verification against the SATA List is done only with the name of the passenger and without a DOB. As a result, children cannot be screened out and have to be presented to the service counter prior to check-in for further verification. A recourse mechanism to alleviate travelling irritants by air for legitimate travellers is needed.

To respond to these issues, legislative amendments were made to SATA through Bill C-59, *An Act Respecting National Security Matters*, which received royal assent on June 21, 2019. These amendments establish the legal basis for government-controlled centralized screening and the creation of a redress system. The amendments to the *Secure Air Travel Regulations* (the Regulations) ensure that all obligations currently imposed on air carriers to screen their passengers against the SATA List are removed and replaced with requirements to share certain passenger information with the Government for centralized screening.

Background

Canada uses a variety of controls to screen and assess the risk of travellers flying to, from, or within Canada. These controls have evolved over time in relation to changes in threats to public safety and security, and the best practices of international partners. The PPP is an example of one such control.

The current PPP was initially introduced by the Government of Canada in June 2007 under the *Aeronautics Act*, with a mandate to protect national security and identify and prevent individuals who may pose an immediate threat to aviation security from boarding a flight. Since 2011, the PPP is administered by Public Safety Canada (PS) and TC, in cooperation with several federal departments and agencies.

The PPP allows the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness to list an individual if there are reasonable grounds to suspect that the individual will engage or attempt to engage in an act that would threaten transportation security, or travel by air for the purpose of committing certain terrorism offences. When a potential

Cette situation peut faire en sorte que les voyageurs se sentent stigmatisés (par exemple les Enfants interdits de vol²). Actuellement, la vérification dans la liste établie en vertu de la LSDA se fait uniquement avec le nom du passager et sans DDN. Par conséquent, les enfants ne peuvent pas être éliminés lors du contrôle et doivent se présenter au comptoir de service avant de s'enregistrer pour procéder à une vérification plus poussée. Il faut un mécanisme de rectification pour atténuer les irritants liés aux déplacements aériens pour les voyageurs légitimes.

En réponse à ces enjeux, des modifications législatives ont été apportées à la LSDA au moyen du projet de loi C-59, *Loi concernant des questions de sécurité nationale*, qui a reçu la sanction royale le 21 juin 2019. Ces modifications établissent le fondement juridique d'un contrôle centralisé et contrôlé par le gouvernement et de la création d'un système de rectification. Les modifications apportées au *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens* font en sorte que toutes les obligations actuellement imposées aux transporteurs aériens de contrôler leurs passagers contre la liste établie en vertu de la LSDA seront supprimées et remplacées par l'obligation de communiquer certains renseignements sur les passagers au gouvernement pour permettre un contrôle centralisé.

Contexte

Le Canada utilise diverses mesures pour contrôler et évaluer le risque des voyageurs à destination, en provenance ou à l'intérieur du Canada. Ces contrôles ont évolué au fil du temps en fonction des menaces envers la sécurité et la sûreté publiques et des pratiques exemplaires des partenaires internationaux. Le PPP est un exemple d'une telle mesure.

Le PPP actuel a d'abord été présenté par le gouvernement du Canada en juin 2007 en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, avec le mandat de protéger la sécurité nationale, d'identifier les personnes qui peuvent constituer une menace immédiate pour la sûreté aérienne et de les empêcher de monter à bord d'un aéronef. Depuis 2011, le PPP est administré par Sécurité publique Canada (SP) et TC, en collaboration avec plusieurs ministères et organismes fédéraux.

Le PPP permet au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile d'inscrire une personne sur la liste s'il y a des motifs raisonnables de soupçonner qu'elle commettra ou tentera de commettre un acte qui menacerait la sûreté des transports ou de voyager par avion dans le but de commettre certaines infractions terroristes. Quand une

² No Fly List Kids is an advocacy group made up of parents who have united due to their children experiencing travel delays. The parents presume that the travel delays are a result of their children having a name match to someone listed on the SATA List.

² Enfants interdits de vol est un groupe de revendication composé de parents qui se sont unis en raison des retards de voyage de leurs enfants. Les parents présument que les retards de voyage sont dus au fait que le nom de leur enfant correspond à celui d'une personne inscrite sur la liste établie en vertu de la LSDA.

match occurs, TC works with air carriers to help determine whether it is a true or false-positive match.

In 2015, SATA was enacted and provided a number of legislative changes to the PPP, including

- expanding the program mandate to address travel by air for terrorism purposes and providing the Minister with the authority to list an individual that the Minister suspects will travel by air for the purpose of committing certain terrorism offences (e.g. to join a terrorist group);
- broadening available operational response measures proportionate to risk when a listed person attempts travel (e.g. directing air carriers to deny boarding to a passenger or request additional screening before the person can enter airport secure zones);
- establishing a basis for administrative recourse — passengers who are denied transportation following a direction made by the Minister may request to have their name removed from the SATA List; and
- establishing the legal authority to share information with foreign governments.

In the fall of 2016, the Government undertook extensive consultations with the general public through the *National Security Consultations*, which covered a number of issues, including countering radicalization to violence, oversight and accountability, threat reduction and the *Anti-terrorism Act, 2015* (former Bill C-51), which received royal assent on June 18, 2015. These consultations generated over 90 000 responses from Canadians, stakeholders and subject matter experts. The consultations revealed that while Canadians supported the idea of a SATA List, there was a strong consensus that measures were needed to reduce the number of false-positive matches and improve the administrative recourse process for listed persons. The input received during the consultation period guided the development of Bill C-59, which constitutes a comprehensive review of Canada's national security framework and proposed a number of measures that would strengthen Canada's ability to address new threats and safeguard rights and freedoms. It also shaped the development of the redress mechanism for false-positive matches to the SATA List.

Budget 2018 committed \$81.4 million over five years, starting in 2018–19, and \$14.0 million per year ongoing, for enhancements to the PPP. These investments will be

correspondance possible se produit, TC travaille avec les transporteurs aériens pour déterminer s'il s'agit d'une vraie correspondance ou d'une correspondance faussement positive.

En 2015, la LSDA a été promulguée et a apporté un certain nombre de modifications législatives au PPP, notamment :

- l'élargissement du mandat du programme afin d'inclure les voyages par avion à des fins terroristes et de donner au ministre le pouvoir d'inscrire sur la liste une personne qu'il soupçonne de voyager par avion dans le but de commettre certaines infractions terroristes (par exemple pour se joindre à un groupe terroriste);
- l'élargissement des mesures d'intervention opérationnelles disponibles proportionnelles au risque lorsqu'une personne inscrite sur la liste tente de voyager (par exemple en demandant au transporteur aérien de refuser de transporter un passager ou de demander un contrôle supplémentaire avant que la personne puisse entrer dans les zones sécurisées de l'aéroport);
- l'établissement d'une base pour un recours administratif — les passagers qui se voient refuser le transport à la suite d'une directive du ministre peuvent demander que leur nom soit retiré de la liste établie en vertu de la LSDA;
- l'établissement de l'autorisation juridique pour le partage de l'information avec les gouvernements étrangers.

À l'automne 2016, le gouvernement a entrepris de vastes consultations auprès du grand public dans le cadre des *Consultations sur la sécurité nationale*, qui ont porté sur des questions telles que la lutte contre la radicalisation menant à la violence, la surveillance et la responsabilisation, la réduction de la menace et la *Loi antiterroriste de 2015* (ancien projet de loi C-51), qui a reçu la sanction royale le 18 juin 2015. Ces consultations ont suscité plus de 90 000 réponses de Canadiens, d'intervenants et d'experts en la matière. Elles ont révélé que même si les Canadiens appuyaient l'idée d'une liste établie en vertu de la LSDA, il y avait un fort consensus sur la nécessité de prendre des mesures pour réduire le nombre de correspondances faussement positives et améliorer le processus de recours administratif pour les personnes inscrites. Les commentaires reçus au cours de la consultation ont guidé l'élaboration du projet de loi C-59, qui constitue un examen complet du cadre de la sécurité nationale du Canada et propose des mesures qui renforceraient la capacité du Canada à faire face aux nouvelles menaces et à protéger les droits et libertés. Ce processus a également façonné l'élaboration du mécanisme de rectification pour les correspondances faussement positives avec la liste établie en vertu de la LSDA.

Le budget de 2018 prévoyait 81,4 millions de dollars sur cinq ans, à compter de 2018-2019, et 14 millions de dollars annuellement les années suivantes, pour améliorer le

used to develop a rigorous centralized screening model (IT system to be developed) and establish a redress mechanism for legitimate air travellers who are affected by the program.

Centralized screening will build upon the current system at the Canada Border Services Agency (CBSA): the Advanced Passenger Information/Passenger Name Record (API/ PNR), the Interactive Advance Passenger Information (IAPI) and the Air Exit component of the Entry/Exit (E/E). The IAPI requires that air carriers provide data elements early in the travel continuum (i.e. prior to the international flight departing for Canada). The IAPI ensures that a systematic mechanism is used to identify travellers who are inadmissible to Canada; and to ensure that travellers who lack the prescribed documentation for entry into Canada, such as an electronic Travel Authorization (eTA) or visa, receive a no-board message. Under the Entry/Exit initiative, the CBSA can collect basic biographic information on all Canadians who enter or leave the country. This information will be used to establish complete travel history information, comprising entry and exit records, for all travellers. For both programs, information is collected through electronic passenger manifests received directly from air carriers.

Current PPP model

Partners

The Minister is responsible for the PPP, but may be assisted in its administration and enforcement by the Minister of Transport. The Minister is responsible for establishing the SATA List as well as designating appropriate response measures, such as the operational directives the Minister may direct air carriers to comply with in respect of an individual who is on the SATA List when this listed person attempts to travel (e.g. denial of transportation or additional screening). In addition, the Minister provides administrative recourse to those who have been denied transportation.

The Minister of Transport, or the Minister's delegates, is responsible for the distribution of the SATA List to air carriers, the oversight of verification of passenger identity by air carriers at time of check-in, the enforcement of obligations under the Regulations, the resolution of possible matches of passengers against the SATA List and the communication of operational directives to air carriers.

PPP. Ces investissements seront utilisés afin d'élaborer un modèle de contrôle centralisé (le système de TI doit être développé) et d'établir un mécanisme de rectification pour les voyageurs aériens légitimes qui sont touchés par le programme.

Le contrôle centralisé s'appuiera sur le système actuel de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) : Information préalable sur les voyageurs/dossier passager (IPV/DP), Information interactive préalable sur les voyageurs (IIPV) et volet sur les sorties par voie aérienne de l'Initiative sur les entrées et les sorties. L'IIPV exige que les transporteurs aériens fournissent des éléments de données au début du continuum des voyages (c'est-à-dire avant le départ du vol international vers le Canada). L'IIPV veille à ce qu'un mécanisme systématique soit utilisé pour identifier les voyageurs interdits de territoire au Canada et à ce que les voyageurs qui n'ont pas les documents requis pour entrer au Canada, comme une autorisation de voyage électronique (AVE) ou un visa, reçoivent un message d'interdiction de voyager. Dans le cadre de l'Initiative sur les entrées et les sorties, l'ASFC peut recueillir des renseignements biographiques de base sur tous les Canadiens qui entrent au pays ou qui en sortent. Ces renseignements serviront à établir un historique de voyage complet à l'aide d'un registre des entrées et d'un registre des sorties, pour tous les voyageurs. Pour les deux programmes, l'information est recueillie au moyen des manifestes électroniques des passagers reçus directement des transporteurs aériens.

Modèle du PPP actuel

Partenaires

Le ministre est responsable du PPP, mais peut être aidé dans l'administration et l'application de celui-ci par le ministre des Transports. Le ministre est responsable de l'établissement de la liste établie en vertu de la LSDA et de la désignation des mesures d'intervention appropriées, comme les directives opérationnelles auxquelles il peut ordonner aux transporteurs aériens de se conformer à l'égard d'une personne inscrite sur la liste quand cette personne tente de voyager (par exemple refus de transport ou contrôle supplémentaire). De plus, le ministre offre des recours administratifs aux personnes à qui l'on a refusé le transport.

Le ministre des Transports, ou ses délégués, est responsable de la distribution de la liste établie en vertu de la LSDA aux transporteurs aériens, de la surveillance de la vérification de l'identité des passagers par les transporteurs aériens au moment de l'enregistrement, de l'application des obligations en vertu du Règlement, de la résolution des correspondances possibles entre les passagers et la liste établie en vertu de la LSDA et de la communication des directives opérationnelles aux transporteurs aériens.

Role of commercial air carriers

Today, air carriers are obligated by SATA to ensure that their passengers are subject to screening before boarding if the following conditions apply (as per the Regulations): the air carrier is operating passenger-carrying flights; the passengers are screened by the Canadian Air Transport Security Authority in Canada, or in another country, by the person or entity responsible for the screening of persons and goods in that country; the air carriers must be flying to or from an Air Terminal Building (ATB); the air carrier must have a Canadian aviation document issued authorizing the transport of 20 or more passengers; and the aircraft they are operating has a maximum certified take-off weight (MCTOW) of 19 000 lb.

As of November 20, 2018, 114 air carriers are required to screen the names of their passengers against the SATA List before issuing a boarding pass. There are 70 that are Canadian-based commercial passenger air carriers that have an Air Operator Certificate (AOC) issued by TC and operate international and/or domestic flights. The remaining 44 air carriers are foreign-based commercial passenger air carriers that have a Foreign Air Operator Certificate (FAOC) issued by TC and operate international flights to and from Canada.

As per the prescribed requirements in the Regulations, should there be a potential match between a passenger and an individual on the SATA List, air carriers must prevent the passenger from being able to use self-check-in for their flight so that they may meet the passenger and obtain additional personal information, such as their DOB, and conduct further verification against the SATA List. Should this confirm the potential match, air carriers must notify TC and wait for confirmation on whether the potential match is in fact a true match or a false-positive. In the case of a true match, they have to wait for an operational direction, which will be communicated by TC. TC regularly posts an updated SATA List on an internal, secure website for download by the air carriers that are subject to SATA.

In addition, at the time of boarding, as per the process outlined in the Regulations, air carriers must compare the full name of the passenger from the boarding pass with that on the identification documents provided by the passenger at that time. Should there be a major discrepancy between the information on the boarding pass and on the identification documents presented, air carriers must verify the data (e.g. DOB and gender) against the SATA List

Rôle des transporteurs aériens commerciaux

Aujourd'hui, les transporteurs aériens sont tenus par la LSDA de s'assurer que leurs passagers sont soumis à un contrôle avant l'embarquement si les conditions suivantes s'appliquent (conformément au Règlement) : le transporteur aérien effectue des vols de transport de passagers; les passagers sont contrôlés au Canada par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou dans un autre pays, par la personne ou l'entité responsable du contrôle des personnes et des marchandises dans ce pays; les transporteurs aériens doivent voler à destination ou en provenance d'une aérogare; les transporteurs aériens doivent avoir un document d'aviation canadien délivré autorisant le transport de 20 passagers ou plus; l'avion qu'ils utilisent a une masse maximale homologuée au décollage (MMHD) de 19 000 lb.

Depuis le 20 novembre 2018, 114 transporteurs aériens sont tenus de vérifier le nom de leurs passagers sur la liste établie en vertu de la LSDA avant de délivrer une carte d'embarquement. De ce nombre, 70 sont des transporteurs aériens commerciaux de passagers établis au Canada qui détiennent un certificat d'exploitation aérienne délivré par TC et qui exploitent des vols internationaux ou intérieurs. Les 44 autres transporteurs aériens sont des transporteurs aériens commerciaux de passagers établis à l'étranger qui détiennent un certificat d'exploitant aérien étranger délivré par TC et qui exploitent des vols internationaux à destination et en provenance du Canada.

Conformément aux exigences prescrites dans le Règlement, s'il y a correspondance possible entre un passager et une personne figurant sur la liste, les transporteurs aériens doivent empêcher le passager d'utiliser l'enregistrement en libre-service pour son vol afin de rencontrer le passager et d'obtenir des renseignements personnels supplémentaires, tels que sa date de naissance, et effectuer une vérification supplémentaire contre la liste établie en vertu de la LSDA. Si cela confirme la correspondance potentielle, les transporteurs aériens doivent en aviser TC et attendre une confirmation, à savoir si la correspondance potentielle est en fait une vraie correspondance ou une correspondance faussement positive. Dans le cas d'une vraie correspondance, ils doivent attendre de recevoir une directive opérationnelle qui sera communiquée par TC. TC affiche régulièrement une version à jour de la liste établie en vertu de la LSDA sur un site Web interne sécurisé aux fins de téléchargement par les transporteurs aériens assujettis à la LSDA.

De plus, au moment de l'embarquement, conformément au processus décrit dans le Règlement, les transporteurs aériens doivent comparer le nom complet du passager figurant sur la carte d'embarquement avec celui qui figure sur les documents d'identification fournis par le passager à ce moment. En cas de divergence importante entre les renseignements figurant sur la carte d'embarquement et sur les documents d'identification présentés, les

and, should a potential match be found, they must communicate with TC to determine whether the potential match is a true or false-positive one and follow the direction communicated by TC. The Regulations also currently mandate how air carriers must manage storage of, and access to, the SATA List.

SATA screening

When a potential SATA match is identified by the commercial air carriers, the ability for the passenger to use self-check-in (either through the Internet, a mobile application or the self-service kiosk) is disabled in order to force the passenger to present themselves at the air carrier services counter. At the counter, an air carrier agent will ask for additional personal information, such as the DOB of the passenger and their gender, and will verify if the passenger's information is still the same as the one associated with the potential SATA match.

Should the air carrier agent be unable to resolve the match themselves, they must communicate with TC. At this point, TC officials are responsible for determining whether the passenger potential match is a false-positive or a true match. In the event of a false-positive match, TC will communicate to the air carrier that the passenger is permitted to board the flight. If TC determines that the passenger is a true match, that Department will contact the Minister's delegate at PS who may issue an operational direction, which could include either a "denial of transportation" or the requirement for "additional screening." TC is responsible for communicating the direction to the air carrier. In the event of a denial of boarding, air carriers must provide the individual with written notification advising them that they have been the subject of a direction issued by the Minister and provide information on the administrative recourse process and contact information, should they wish to apply to the Minister to have their name removed from the SATA List.

Recourse mechanism for SATA-listed persons

Under the Regulations, a listed person who has been denied transportation as a result of a direction made by the Minister and has received a written notification for such a decision may apply to the Minister to have their name removed from the SATA List. Under SATA, upon receipt of an application, the Minister must determine whether there are still reasonable grounds to suspect that the individual will engage or attempt to engage in an act that would threaten aviation security or travel by air for

transporteurs aériens doivent vérifier les données (par exemple date de naissance et genre) par rapport à la liste établie en vertu de la LSDA et, si une correspondance potentielle est trouvée, ils doivent communiquer avec TC pour déterminer si la correspondance potentielle est vraie ou faussement positive et suivre les directives communiquées par TC. Le Règlement prescrit également la façon dont les transporteurs aériens doivent gérer l'entreposage de la liste établie en vertu de la LSDA et l'accès à celle-ci.

Contrôle en application de la LSDA

Quand une correspondance potentielle est soulevée par les transporteurs aériens commerciaux, la possibilité pour le passager d'utiliser l'enregistrement en libre-service (par Internet, une application mobile ou le kiosque libre-service) est désactivée afin de forcer le passager à se présenter au comptoir du transporteur aérien. Au comptoir, un agent du transporteur aérien demandera des renseignements personnels supplémentaires, comme la date de naissance du passager et son genre, et vérifiera si les renseignements du passager sont toujours les mêmes que ceux associés à la correspondance LSDA potentielle.

Si l'agent du transporteur aérien n'est pas en mesure de résoudre le problème lui-même, il doit communiquer avec TC. À ce stade, les fonctionnaires de TC sont chargés de déterminer si la correspondance potentielle du passager est faussement positive ou est une vraie correspondance. Dans l'éventualité d'une correspondance faussement positive, TC communiquera au transporteur aérien que le passager est autorisé à monter à bord du vol. Si TC détermine que le passager correspond à la personne inscrite sur la liste, TC communiquera avec le délégué du ministre à SP qui peut émettre une directive opérationnelle, qui pourrait comprendre soit un « refus de transport », soit l'exigence d'un « contrôle supplémentaire ». TC est responsable de communiquer la directive au transporteur aérien. En cas de refus de transport, les transporteurs aériens doivent fournir à la personne un avis écrit l'avisant qu'elle a fait l'objet d'une directive du ministre et des renseignements sur le processus de recours administratif et les coordonnées, si la personne souhaite faire une demande au ministre de retirer son nom de la liste établie en vertu de la LSDA.

Mécanisme de recours pour les personnes inscrites sur la liste établie en vertu de la LSDA

En vertu du Règlement, une personne inscrite à qui l'on a refusé le transport à la suite d'une directive du ministre et qui a reçu un avis écrit pour une telle décision peut demander au ministre que son nom soit retiré de la liste. En vertu de la LSDA, à la réception d'une demande, le ministre doit déterminer s'il existe encore des motifs raisonnables de soupçonner que la personne se livrera ou tentera de se livrer à un acte qui menacerait la sûreté aérienne ou de voyager par avion en vue de commettre un acte de

the purpose of committing an act of terrorism. The Minister must also give notice to the person, without delay, of any decision made in respect of the application.

Following a negative decision (i.e. the individual remains listed), the individual can appeal the decision to the Federal Court. When an appeal is made, the Federal Court must determine whether the decision to maintain the individual's name on the SATA List was reasonable. The Federal Court may order that the appellant's name be removed from the List.

False-positive matches

Individuals who are false-positive matches may experience travel difficulties or delays as a result of sharing the same or a similar name to a SATA-listed person. In 2016, PS created the Passenger Protect Inquiries Office (PPIO) to assist travellers who have experienced travel difficulties or delays related to aviation security lists in an attempt to address their complaints and questions. The PPIO provides information on available redress mechanisms [e.g. information on how to apply for the U.S. redress mechanism (DHS TRIP)]; reminds travellers that they should use their full name, as provided on their passport or other government-issued identification that is provided to air carriers at time of booking; and advises travellers to contact the airline's customer service representative if they have experienced issues with a specific air carrier in the past to explain their situation and to see what steps could be taken prior to arriving at the airport to alleviate delays (i.e. that travellers can proactively seek out to help resolve or reduce their issue). However, experience to date has shown that these approaches have not always satisfactorily resolved the issues faced by some falsely matched individuals who continue to be "flagged" as a potential match when they travel.

Objectives

The SATR amendments are required to operationalize the 2019 legislative amendments made to SATA.

Description

New model: enhanced Passenger Protect Program

SATA, as amended by Bill C-59, transfers the responsibility for screening passengers against the SATA List from air carriers to the Government of Canada, namely, the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness,

terrorisme. Le ministre doit également informer la personne, sans délai, de toute décision prise à l'égard de la demande.

À la suite d'une décision négative (c'est-à-dire que la personne demeure inscrite), elle peut en appeler de la décision devant la Cour fédérale. Lorsqu'un appel est interjeté, la Cour fédérale doit déterminer si la décision de maintenir le nom de la personne sur la liste établie en vertu de la LSDA était raisonnable. La Cour fédérale peut ordonner que le nom de l'appelant soit retiré de la liste.

Correspondances faussement positives

Les personnes qui ont obtenu une correspondance faussement positive peuvent éprouver des difficultés ou des retards de voyage parce qu'elles ont le même nom ou un nom similaire à celui d'une personne figurant sur la liste établie en vertu de la LSDA. En 2016, SP a créé le Bureau des demandes de renseignements du Programme de protection des passagers (BDRPPP) pour aider les voyageurs qui ont éprouvé des difficultés ou des retards liés aux listes de sûreté aérienne afin de répondre à leurs plaintes et à leurs questions. Le BDRPPP fournit des renseignements sur les mécanismes de rectification disponibles (par exemple des informations sur la façon de demander le mécanisme de rectification américain — DHS TRIP), rappelle aux voyageurs qu'ils doivent utiliser leur nom au complet, tel qu'il figure sur leur passeport ou sur une autre pièce d'identité délivrée par le gouvernement et fournie aux transporteurs aériens au moment de la réservation, et leur conseille de communiquer avec le représentant du service à la clientèle de la compagnie aérienne s'ils ont déjà eu des problèmes avec un transporteur aérien particulier pour expliquer leur situation et voir quelles mesures pourraient être prises avant leur arrivée à l'aéroport pour éviter tout retard (c'est-à-dire que les voyageurs peuvent chercher de façon proactive à résoudre ou à réduire leur problème). Toutefois, jusqu'à présent, ces approches n'ont pas toujours permis de résoudre de façon satisfaisante les problèmes auxquels sont confrontées certaines personnes ayant une correspondance faussement positive et qui continuent d'être identifiées ainsi quand elles voyagent.

Objectifs

Les modifications sont nécessaires pour rendre opérationnelles les modifications législatives de 2019 apportées à la LSDA.

Description

Nouveau modèle : Programme de protection des passagers amélioré

La LSDA, tel qu'elle est modifiée par le projet de loi C-59, transfère la responsabilité du contrôle des passagers figurant sur la liste établie en vertu de la LSDA des transporteurs aériens au gouvernement du Canada, soit au ministre

with assistance from TC and the CBSA. For the Minister to fulfill this responsibility, SATA requires air carriers to provide the Minister (in practice the CBSA, the centralized receiver of all electronic passenger manifests) with prescribed data (name, DOB, gender and, if provided, unique identifier) on each person who is on board or expected to be on board an aircraft for any flight captured under the Regulations, if that information is in the air carrier's control, within a prescribed time and manner.

A redress system is being established to reduce the number of false-positive matches with the SATA List. Travelers who think they may have experienced difficulty travelling as a result of having a similar name to an individual on the List would be able to apply for a unique identifier, known as a redress number. This unique identifier, collected by air carriers at the time of reservation and/or at check-in, if provided, would help to distinguish them from listed individuals, should their name, DOB and/or gender be similar or the same as that of a listed person.

As is currently the case, the Minister will continue to list individuals on (and delist individuals from) the SATA List, establish appropriate response measures (issue operational directives to deny boarding or conduct additional screening), as well as provide administrative recourse to those who have been denied transportation.

The CBSA would leverage its existing programs (e.g. API/PNR, IAPI and Entry/Exit) that already require air carriers to provide similar passenger and flight data, to support the Government's centralized screening against the SATA List. Air carriers that currently participate in existing programs would be able to use existing transmission methods in order to send this data to the CBSA. The Agency will receive all passenger data and flight data for each flight operated by one of the air carriers bound by SATA and determine, through centralized screening, if there are potential matches against the List. Should there be a potential match, an electronic message to the air carriers will be provided by the CBSA to ensure that air carriers prevent the passengers who could be a potential match to a listed person from using self-check-in for their flight. At the same time, the Agency will notify the newly established Passenger Protect Program Operations Centre (PPPOC) of the potential match.

de la Sécurité publique et de la Protection civile, avec l'aide de TC et de l'ASFC. Pour que le ministre puisse s'acquitter de cette responsabilité, la LSDA exige que les transporteurs aériens fournissent au ministre (en pratique, l'ASFC, le destinataire centralisé de tous les manifests électroniques des passagers) les données visées (nom, date de naissance, genre et, le cas échéant, identifiant unique) concernant chaque personne qui se trouve à bord ou qui devrait être à bord d'un aéronef pour tout vol visé par le Règlement, si cette information est sous leur contrôle, dans un délai prescrit et selon les modalités prévues.

Un système de rectification est en cours d'établissement afin de réduire le nombre de correspondances faussement positives avec la liste établie en vertu de la LSDA. Les voyageurs qui pensent avoir eu de la difficulté à voyager parce qu'ils portent un nom semblable à celui d'une personne figurant sur la liste pourraient demander un identifiant unique, connu sous le nom de numéro de rectification. Cet identifiant unique, recueilli par les transporteurs aériens au moment de la réservation ou de l'enregistrement, si fourni, aiderait à les distinguer des personnes figurant sur la liste, si leur nom, leur date de naissance ou leur genre sont similaires ou identiques à ceux d'une personne figurant sur la liste.

Comme c'est le cas actuellement, le ministre continuera d'inscrire des personnes à la liste établie en vertu de la LSDA (et de radier des personnes de cette liste), d'établir des mesures d'intervention appropriées (émettre des directives opérationnelles pour refuser le transport ou effectuer un contrôle supplémentaire) et d'offrir des recours administratifs aux personnes à qui l'on a refusé le transport.

L'ASFC tirerait parti de ses programmes existants (par exemple IPV/DP, IIPV et entrées/sorties) qui exigent déjà que les transporteurs aériens fournissent des données similaires sur les passagers et les vols, pour appuyer le contrôle centralisé du gouvernement par rapport à la liste établie en vertu de la LSDA. Les transporteurs aériens qui participent actuellement à des programmes pourraient utiliser les méthodes de transmission en place pour transmettre ces données à l'ASFC. L'Agence recevra toutes les données sur les passagers et les vols pour chaque vol exploité par l'un des transporteurs aériens liés par la LSDA et déterminera, au moyen d'un contrôle centralisé, s'il existe des correspondances possibles avec la liste. S'il y a une correspondance possible, l'ASFC enverra un message électronique aux transporteurs aériens pour s'assurer que ces derniers empêchent les passagers qui pourraient correspondre à une personne figurant sur la liste d'utiliser l'enregistrement en libre-service pour leur vol. En même temps, l'Agence avisera le nouveau Centre des opérations du Programme de protection des passagers (COPPP) de la correspondance possible.

The Minister of Transport will remain the main point of contact for air carriers. Through the PPPOC, TC officials will continue to communicate operational directives made by the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness. In addition, as is currently the case, TC will be in charge of determining whether the potential matches found by the CBSA system are indeed true matches or false-positive ones and will continue to liaise with the Minister's delegate who may issue the operational directives.

To support the enhanced model, the following amendments are made to the Regulations:

Prescribed time

New provisions would be added to the Regulations to require commercial air carriers that operate international inbound/outbound and domestic flights to submit information on each passenger and flight at the following intervals:

- prior to check-in (72 hours prior to the scheduled departure time or, for reservations that are made after that time, the time at which the reservation is made);
- at check-in;
- as soon as feasible after the air carrier makes or becomes aware of any change to the information that occurs after it has already been provided to the Minister; and
- at flight close-out (no later than 30 minutes after flight departure for passengers who are on board the aircraft).

The amendments will also require that air carriers receive and acknowledge the receipt of government messages/directions and provide cancelled passenger reservation and/or flight cancellation messages no later than 30 minutes after air carriers become aware of the cancellation.

Prescribed information: passenger and flight data elements required

For international travel, air carriers are already required to provide the CBSA with the name, DOB and gender of travellers flying into, or leaving, Canada for the CBSA Air programs. In order to reduce the number of false-positive matches and lower the risks to national security, the amendments expand the scope of this data collection by also requiring air carriers operating domestic flights within Canada to collect the following passenger information at the time of booking their reservation, in addition to the passenger's names that are already collected:

- (a) DOB; and

Le ministre des Transports demeurera le principal point de contact des transporteurs aériens. Par l'entremise du COPPP, les fonctionnaires de TC continueront de communiquer les directives opérationnelles établies par le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile. De plus, comme c'est actuellement le cas, TC sera chargé de déterminer si les correspondances potentielles trouvées par le système de l'ASFC sont vraies ou faussement positives et continuera d'assurer la liaison avec le délégué du ministre qui peut émettre les directives opérationnelles.

Pour appuyer le modèle amélioré, les modifications suivantes seraient apportées au Règlement :

Délai visé

De nouvelles dispositions seraient ajoutées au Règlement afin d'obliger les transporteurs aériens commerciaux qui exploitent des vols internationaux aller/retour et des vols intérieurs à fournir des renseignements sur chaque passager et chaque vol, aux intervalles suivants :

- avant l'enregistrement (72 heures avant l'heure de départ prévue ou, pour les réservations effectuées après cette période, à l'heure de la réservation);
- à l'enregistrement;
- dès que possible lorsque le transporteur aérien effectue un changement ou qu'il prend connaissance d'un changement aux renseignements une fois que ces derniers ont été transmis au ministre;
- à la fermeture du vol (au plus tard 30 minutes après le départ du vol pour les passagers qui se trouvent à bord de l'avion).

Les modifications exigeront également que les transporteurs aériens reçoivent et accusent réception des messages ou des directives du gouvernement et qu'ils fournissent des messages pour les réservations de passagers ou de vol annulés au plus tard 30 minutes après que les transporteurs aériens ont pris connaissance de l'annulation.

Renseignements visés : éléments de données requis sur les passagers et le vol

Pour les voyages internationaux, les transporteurs aériens sont déjà tenus de fournir à l'ASFC le nom, la date de naissance et le genre des voyageurs à destination ou en provenance du Canada pour les programmes aériens de l'ASFC. Afin de réduire le nombre de correspondances faussement positives et de diminuer les risques pour la sécurité nationale, les modifications élargiraient la portée de cette collecte de données en exigeant également que les transporteurs aériens exploitant des vols intérieurs au Canada recueillent les renseignements suivants sur les passagers au moment de la réservation, en plus des noms et prénoms déjà recueillis :

- a) la date de naissance;

(b) gender.³

Air carriers will then be obliged to retain this collected information as long as necessary (e.g. 72 hours to departure, or in the event of an interruption of the electronic communications system, until the interruption is over and air carriers have sent the information) to comply with the requirements to provide information at certain prescribed times.

In addition, specific to the PPP, air carriers operating either or both international and domestic flights will have to transmit the unique identifier (redress number) to the Government, if provided by the traveller.

For international travel, air carriers must provide, at the time of check-in, information about the type of travel documents used to board a flight as well as the nationality/citizenship of the traveller, as per the CBSA Air programs. The same prescribed passenger information will be required from air carriers operating domestic flights within Canada, but only if the traveller provides a passport or a Canadian or American permanent card as an identification document, for the purpose of screening/comparing the passenger's information with that of listed persons. At this point of the process, other accepted documents for travel and/or identification verification at the boarding gate would not be useful to assist with determining whether the potential match is a true or false positive, as there are challenges in verifying the authenticity of documents other than passports or Canadian or American permanent resident cards.

To avoid disruptions for travellers who may be a false match, air carriers may request from passengers, at the time of the flight reservation, information such as the type of travel document, the document number, the country of issuance and the expiration date, as well as their nationality/citizenship. This information would not be considered mandatory, but if within the air carriers' control, it must be transmitted to the CBSA prior to check-in or within 72 hours.

By having these data elements, the Government would be able to better distinguish between persons who are on the SATA List and travellers with similar names through the centralized screening process.

³ It should be noted that non-binary gender will be accepted with data values such as "Male," "Female," "Unknown" and "Unspecified."

b) le genre³.

Les transporteurs aériens devront ensuite conserver ces renseignements recueillis aussi longtemps qu'il sera nécessaire (par exemple 72 heures avant l'heure de départ ou, en cas d'une défaillance du système de communication électronique, jusqu'à ce que cette interruption cesse et que les transporteurs aériens aient envoyé les renseignements) pour se conformer aux exigences liées à la communication des renseignements à certains délais visés.

En outre, en ce qui concerne spécialement le PPP, les transporteurs aériens exploitant l'un ou l'autre des vols internationaux et intérieurs ou les deux devront transmettre l'identifiant unique (numéro de rectification) au gouvernement, s'il est fourni par le voyageur.

Pour les voyages internationaux, les transporteurs aériens doivent fournir, au moment de l'enregistrement, des renseignements sur le type de documents de voyage utilisés pour monter à bord d'un vol ainsi que la nationalité ou la citoyenneté du voyageur, conformément aux programmes aériens de l'ASFC. Les mêmes renseignements prescrits sur les passagers seront exigés des transporteurs aériens exploitant des vols intérieurs au Canada, mais seulement si le voyageur fournit un passeport ou une carte de résident permanent canadienne ou américaine comme pièce d'identité, aux fins du contrôle ou de la comparaison des renseignements sur le passager avec ceux des personnes inscrites sur la liste. À ce stade du processus, d'autres documents acceptés aux fins de vérification de voyage ou d'identité à la porte d'embarquement ne seraient pas utiles pour déterminer si la correspondance potentielle est vraie ou faussement positive, car il est difficile de vérifier l'authenticité des documents autres que les passeports ou les cartes de résident permanent canadienne ou américaine.

Afin d'éviter des perturbations pour les voyageurs dont le nom pourrait entraîner une correspondance faussement positive, les transporteurs aériens peuvent demander aux passagers, au moment de la réservation du vol, des renseignements tels que le type de document de voyage, le numéro du document, le pays de délivrance et la date d'expiration, ainsi que leur nationalité ou citoyenneté. Ces renseignements ne seraient pas considérés comme obligatoires, mais s'ils sont sous le contrôle des transporteurs aériens, ils doivent être transmis à l'ASFC avant l'enregistrement ou dans les 72 heures.

Grâce à ces éléments de données, le gouvernement serait en mesure de mieux faire la distinction entre les personnes inscrites sur la liste établie en vertu de la LSDA et les voyageurs dont le nom est semblable au moyen du processus de contrôle centralisé.

³ Il est à noter que le genre non binaire sera accepté avec des valeurs de données telles que « Masculin », « Féminin », « Inconnu » et « Non spécifié »

To facilitate the exchange of information between the Government and air carriers, flight and passenger information will have to be provided to the CBSA at the same time (this is already the case for international flights).

Under these amendments, air carriers will be required to provide the following prescribed information for domestic and international flights, if in the air carriers' control:

- their passengers' unique identifier — redress number;
- their passengers' citizenship or nationality;
- the number and expiry date of their passengers' passport and the name of the country or entity that issued it, or the number and expiry date of their Canadian or United States permanent resident card;
- their unique identifier — as provided by the air carrier;
- their reservation record locator number;
- their unique passenger reference, which is assigned to them by the air carrier;
- the flight code that identifies the air carrier and the flight number of the aircraft transporting the person;
- the date, time of departure and place of departure of the aircraft transporting the person; and
- the scheduled date, time of arrival and place of arrival of the aircraft transporting the person.

Prescribed manner

The amendments add new provisions requiring air carriers to transmit the prescribed information by using an electronic communication system that must be compatible with the Minister's electronic communications system. There are a number of electronic transmission methods available to air carriers, for example the Message Queue (MQ)/Direct Connection (a border declaration connection that provides clients with a direct connection to the CBSA), the CBSA Interactive API Gateway (IAG) website, or secure email. These methods of transmission are currently used to support the IAPI and the Entry/Exit initiative. In addition, air carriers may choose to transmit to the Government through third-party service providers (i.e. operators of an aviation reservation system).

Process to follow for centralized screening

The amendments also introduce new provisions that set requirements for centralized screening. Once air carriers have provided the full name, DOB, gender and prescribed personal and flight data, they receive an electronic

Pour faciliter l'échange d'information entre le gouvernement et les transporteurs aériens, les renseignements sur les vols et les passagers devront être fournis à l'ASFC en même temps (c'est déjà le cas pour les vols internationaux).

En vertu des modifications, les transporteurs aériens seront tenus de fournir les renseignements visés suivants pour les vols intérieurs et internationaux, s'ils sont sous leur contrôle :

- l'identifiant unique de leurs passagers — numéro de rectification;
- la citoyenneté ou la nationalité de leurs passagers;
- le numéro et la date d'expiration du passeport de leurs passagers et le nom du pays ou de l'entité qui l'a délivré, ou le numéro et la date d'expiration de leur carte de résident permanent canadienne ou américaine;
- leur identifiant unique — tel qu'il est fourni par le transporteur aérien;
- leur numéro de dossier de réservation;
- leur référence unique de passager, qui leur est attribuée par le transporteur aérien;
- le code de vol qui identifie le transporteur aérien et le numéro de vol de l'avion transportant la personne;
- la date, l'heure et le lieu de départ de l'avion transportant la personne;
- la date, l'heure et le lieu prévus d'arrivée de l'avion transportant la personne.

Modalités visées

Les modifications ajouteront de nouvelles dispositions exigeant que les transporteurs aériens transmettent les renseignements visés au moyen d'un système de communication électronique qui doit être compatible avec le système de communication électronique du ministre. Certaines méthodes de transmission électronique sont disponibles pour les transporteurs aériens, par exemple la file d'attente de messages/connexion directe (connexion de déclaration à la frontière qui fournit aux clients une connexion directe avec l'ASFC), le site Web de la passerelle IPV interactive (PII) de l'ASFC et les courriels sécurisés. Ces méthodes de transmission sont actuellement utilisées pour appuyer l'IIPV et l'Initiative sur les entrées et les sorties. De plus, les transporteurs aériens peuvent choisir de transmettre au gouvernement par l'entremise de tiers fournisseurs de services (c'est-à-dire les exploitants d'un système de réservation de services aériens).

Processus à suivre pour le contrôle centralisé

Les modifications introduisent également de nouvelles dispositions qui établissent les exigences en matière de contrôle centralisé. Une fois que les transporteurs aériens ont fourni le nom complet, la date de naissance, le genre et

message (a code) from the CBSA letting them know that they can either allow this passenger to get a boarding pass or that for passengers whose personal data is similar to that of a listed person, additional verifications must be performed. During this period of time, air carriers must prevent this passenger from using self-check-in for their flight and the passenger must go to the air carrier service counter to get their boarding pass.

At the service counter, the air carrier agent must request an identification document and compare the information from this document with the reservation on record, as well as compare the passenger's face with the photograph on the identification document, if any is provided. If there are discrepancies, the newest information is provided again to the CBSA, which may result in "clearing" this passenger and allowing the air carrier to provide them with a boarding pass or, on the contrary, confirm that they are indeed a listed person and should not be allowed to obtain a boarding pass until the Minister determines whether to issue an operational direction, such as deny transportation to the traveller.

Process to follow when there is no information received from the Minister

In rare circumstances, the response provided by the Minister may not be received by an air carrier after the passenger and flight data is sent over for all passengers expected to be on board an aircraft. In such cases, the air carriers would prevent the passengers from getting their boarding pass via self-check-in for their flight and require that they present themselves at the service counter to obtain their boarding pass.

Clarification of identity document requirements when travelling domestically and internationally

The amendments clarify existing identity document requirements for domestic and international flights as well as the identity verification processes when passengers are boarding a plane.

- For domestic flights, passengers are currently permitted to provide, at boarding, one piece of valid photo identification issued by a government authority, which includes the passenger's name, DOB and gender, or a restricted area identity card (issued under the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*). This provision is amended to (i) specify that the government authority for the identification document used for the purpose of domestic travel must be from within

les données personnelles et de vol visées, ils reçoivent un message électronique (un code) de l'ASFC leur indiquant qu'ils peuvent soit permettre au passager d'obtenir une carte d'embarquement, soit que des vérifications supplémentaires doivent être effectuées pour les passagers dont les données personnelles sont similaires à celles des personnes figurant sur la liste. Pendant cette période, les transporteurs aériens doivent empêcher ce passager d'utiliser l'enregistrement en libre-service pour son vol et l'informer qu'il doit se présenter au comptoir des services du transporteur aérien pour obtenir sa carte d'embarquement.

Au comptoir de service, l'agent du transporteur aérien doit demander une pièce d'identité et comparer les renseignements contenus dans celle-ci avec la réservation enregistrée, de même que comparer le visage du passager à la photo sur la pièce d'identité, si celle-ci est fournie. S'il y a des divergences, les renseignements les plus récents sont fournis de nouveau à l'ASFC, ce qui peut entraîner l'« autorisation » du passager et permettre au transporteur aérien de lui fournir une carte d'embarquement ou, au contraire, de confirmer qu'il s'agit bien d'une personne inscrite sur la liste et qu'il ne devrait pas être autorisé à obtenir une carte d'embarquement avant que le ministre décide ou non d'émettre une directive opérationnelle, comme refuser le transport au voyageur.

Procédure à suivre si aucune information n'est reçue du ministre

Dans de rares situations, la réponse fournie par le ministre n'est peut-être pas reçue par un transporteur aérien après l'envoi des données sur les passagers et le vol au sujet de tous les passagers qui doivent se trouver à bord de l'aéronef. Lors de telles situations, les transporteurs aériens empêcheraient les passagers d'obtenir leur carte d'embarquement par l'enregistrement en libre-service de leur vol et exigeraient qu'ils se présentent en personne au comptoir de service pour obtenir leur carte d'embarquement.

Clarification des exigences en matière de documents d'identité pour les voyages à l'intérieur du pays et à l'international

Les modifications clarifient les exigences actuelles en matière de documents d'identité pour les vols intérieurs et internationaux ainsi que les processus de vérification de l'identité lorsque les passagers montent à bord d'un avion.

- Pour les vols intérieurs, les passagers sont actuellement autorisés à fournir, à l'embarquement, une pièce d'identité avec photo valide délivrée par une autorité gouvernementale, qui comprend leur nom, leur date de naissance et leur genre, ou une carte d'identité de zone réglementée (délivrée en vertu du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*) comme preuve d'identité valide pour l'embarquement. Cette disposition est modifiée de façon à : (i) préciser que l'autorité

Canada; (ii) remove the existing requirement to have a gender indicated on the identification provided; and (iii) specifically exclude fishing, hunting and boating licences issued by a government authority as possible valid identification (ID) for the purposes of boarding a flight; and

- For international flights, the Regulations currently allow air carriers to accept, at boarding, one piece of valid photo identification issued by a government authority, which includes the passenger's name, DOB and gender, or a restricted area identification card (issued under the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*). The amendments allow the following forms of identification to be accepted:
 - a NEXUS card, a United States permanent resident card, or a United States enhanced driver's licence;
 - a passport issued by the country of which the foreign national is a citizen or a national; or
 - any documents mentioned under subsection 50(1) [Documents — permanent residents] or 52(1) [Documents — temporary residents] of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (e.g. a laissez-passer that was issued by the United Nations).

The amendments to the SATR also remove the obligation for air carriers to refuse boarding to a passenger if the person does not appear to be the age indicated by the DOB and/or the gender (if any) indicated on the identification document presented at the boarding gate.

In addition to these new provisions, if a passenger appears to be 18 years of age or older, air carriers will still be required to compare the identification document with the name on the boarding pass as well as with the passenger's face and to communicate with TC if there is a discrepancy.

Procedures in case of an interruption of the electronic communications system

The amendments introduce new provisions outlining the procedures that the CBSA and air carriers must follow in the event of a planned (e.g. for system updates and/or maintenance) or unplanned failure of their respective electronic communications systems. For planned or unplanned outages, air carriers and the Minister are required to notify each other at the earliest possible opportunity.

gouvernementale pour le document d'identification utilisé aux fins d'un voyage intérieur doit provenir du Canada; (ii) retirer l'exigence actuelle qui stipule qu'un genre doit être inscrit sur le document d'identification fourni; (iii) exclure expressément les permis de pêche, de chasse et de navigation de plaisance délivrés par une autorité gouvernementale comme pièce d'identité valide possible aux fins de l'embarquement pour un vol;

- Pour les vols internationaux, le Règlement permet actuellement aux transporteurs aériens d'accepter, à l'embarquement, une pièce d'identité avec photo valide délivrée par une autorité gouvernementale qui comprend le nom du passager, sa date de naissance et son genre ou une carte d'identité de zone réglementée (délivrée en vertu du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*) comme preuve d'identité valide pour embarquement. Les modifications permettent d'accepter les formes d'identification suivantes :
 - une carte NEXUS, une carte de résident permanent des États-Unis ou un permis de conduire amélioré des États-Unis;
 - un passeport délivré par le pays dont l'étranger est citoyen ou ressortissant;
 - tout document mentionné aux paragraphes 50(1) [Documents : résidents permanents] ou 52(1) [Documents : résidents temporaires] du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (par exemple un laissez-passer délivré par les Nations Unies).

Les modifications au *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens* suppriment également l'obligation pour les transporteurs aériens de refuser l'embarquement d'un passager si la personne ne semble pas avoir l'âge correspondant à la DDN inscrite sur la pièce d'identité présentée à l'embarquement ou correspondre au genre qui y est indiqué, le cas échéant.

En plus de ces nouvelles dispositions, si un passager semble être âgé de 18 ans ou plus, les transporteurs aériens seront toujours tenus de comparer la pièce d'identité avec le nom figurant sur la carte d'embarquement ainsi qu'avec le visage du passager et de communiquer avec TC s'il y a un écart.

Procédures en cas de défaillance du système de communication électronique

Les modifications introduisent de nouvelles dispositions décrivant les procédures que l'ASFC et les transporteurs aériens doivent suivre en cas de panne prévue (par exemple pour la mise à jour ou l'entretien du système) ou imprévue de leurs systèmes de communications électroniques respectifs. En cas d'interruptions planifiées ou imprévues, les transporteurs aériens et le ministre sont tenus de s'aviser l'un l'autre le plus tôt possible.

If the outage happens at the time of check-in, air carriers are required to refer back to the last electronic messages received from the CBSA. If the last message received is anything other than “clear” (i.e. there are no matches with the SATA List), or if the passenger data has changed since it was provided to the CBSA, or if there has been no previous messages, air carriers would be required to contact TC for resolution through the PPPOC.

Once the problem is resolved, air carriers would be required to send updated passenger manifests to the CBSA as soon as is practicable, in addition to the close-out message if the flight has already departed.

Removing current requirements for air carriers with respect to the SATA List

A number of existing regulatory requirements will be repealed, once centralized screening is implemented, because air carriers will no longer be screening passengers against the SATA List, including

- those that govern how commercial air carriers screen against the most up-to-date SATA List prior to providing a boarding pass to a passenger;
- requirements for comparing passenger names with the SATA List at the boarding gate if there are inconsistencies between the names on the boarding pass and the ones on their identification document; and
- the obligations to store, safeguard and destroy outdated copies of the List.

Obligations with respect to removal and destruction of information

Within two years following the coming into force of centralized screening, air carriers are required to permanently remove all versions of the List and any information respecting listed persons as well as permanently destroy any document or record in their control containing information respecting a listed person.

New definitions and application section

In order to facilitate the reading of the Regulations, definitions pertaining to “domestic flight,” “international flight” and “unique identifier” are added.

Si la panne survient au moment de l’enregistrement, les transporteurs aériens sont tenus de se reporter aux derniers messages électroniques reçus de l’ASFC. Si le dernier message reçu n’est pas un message indiquant qu’il n’y a pas de correspondance avec la liste établie en vertu de la LSDA, ou si les données sur les passagers ont changé depuis qu’elles ont été fournies à l’ASFC, ou s’il n’y a eu aucun message antérieur, les transporteurs aériens seraient tenus de communiquer avec TC pour résolution par le COPPP.

Une fois le problème résolu, les transporteurs aériens seraient tenus d’envoyer à l’ASFC des manifestes des passagers mis à jour dès que possible, en plus du message de fermeture si le vol a déjà décollé.

Suppression des exigences actuelles pour les transporteurs aériens en ce qui concerne la liste établie en vertu de la LSDA

Un certain nombre d’exigences réglementaires existantes seront éliminées, une fois que le contrôle centralisé sera mis en œuvre, parce que les transporteurs aériens ne procéderont plus au contrôle des passagers en fonction de la liste établie en vertu de la LSDA, notamment :

- celles qui régissent la façon dont les transporteurs aériens commerciaux effectuent le contrôle de sécurité par rapport à la liste établie en vertu de la LSDA la plus à jour avant de délivrer une carte d’embarquement à un passager;
- les exigences relatives à la comparaison des noms des passagers avec la liste établie en vertu de la LSDA à la porte d’embarquement en cas d’incohérence entre les noms figurant sur la carte d’embarquement et ceux qui figurent sur le document d’identification;
- les obligations de conserver, de sauvegarder et de détruire les copies périmées de la liste.

Obligations relatives à l’élimination et à la destruction des renseignements

Dans les deux années suivant l’entrée en vigueur du contrôle centralisé, les transporteurs aériens sont tenus d’éliminer définitivement toutes les versions de la liste et tout renseignement concernant les personnes inscrites ainsi que de détruire définitivement tout document ou dossier en leur possession contenant des renseignements sur une personne inscrite.

Nouvelles définitions et section sur l’application

En vue de faciliter l’interprétation du Règlement, les définitions de « vol intérieur », de « vol international » et d’« identifiant unique » ont été ajoutées.

Prescribed person

SATA (section 10) provides that certain persons (e.g. the Minister of Transport, the Minister of Citizenship and Immigration, a member of the Royal Canadian Mounted Police) or entities may assist the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness in the administration and enforcement of the Act, including by collecting information from, and disclosing information to, the Minister and with each other. This provision of SATA allows any other person or entity to be prescribed in the SATR for this same purpose. The amendments prescribe the Minister of Foreign Affairs.

Amendments to the Designated Provisions Regulations

The Designated Provisions Regulations (DPR) made under the *Aeronautics Act*⁴ designate various provisions of the *Secure Air Travel Regulations* for enforcement purposes. If a provision designated by the DPR is violated, TC may issue an administrative monetary penalty (AMP) to the individual or corporation that was found to be in non-compliance. In order to provide TC with the ability to enforce the new SATR provisions related to the collection of passenger and flight data, at specific times and through a mandated method, amendments to Schedule 2 to the DPR are needed as well as the creation of an additional Schedule (Schedule 5) to enable TC to issue AMPs for a lack of compliance with prescribed SATR provisions in the *Secure Air Travel Act*.

Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations

In May 2018, the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations provided recommendations on section 7 of the current version of the SATR, which prescribes when an air carrier is prohibited from transporting a passenger; there are four prohibitions. To address the recommendations, a minor technical amendment would be made (i.e. substituting an “and” for an “or”) and two of the prohibitions would be repealed (i.e. paragraph 7(1)(b) the passenger does not appear to be the age indicated by the date of birth on the identification presented; and paragraph 7(1)(c) the passenger does not appear to be of the gender indicated on the identification presented). When boarding passengers, air carriers would still be required to prevent passengers from travelling if they present a piece of photo identification and they do not resemble the photograph, and if the passenger presents more than one form of identification and there is a significant discrepancy between the two forms of identification.

⁴ Subsection 7.6(1)

Personne visée

La LSDA (article 10) prévoit que certaines personnes (par exemple le ministre des Transports, le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, un membre de la Gendarmerie royale du Canada) ou des entités peuvent aider le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile dans l'administration et l'application de la Loi, notamment en recueillant des renseignements auprès du ministre, en lui communiquant des renseignements et en les échangeant entre eux. Cette disposition de la LSDA permet à toute autre personne ou entité d'être visée par le RSDA à cette fin. Les modifications viseraient le ministre des Affaires étrangères.

Modifications au Règlement sur les textes désignés

Le Règlement sur les textes désignés (RTD) pris en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*⁴ désigne diverses dispositions du *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens* aux fins d'application de la loi. Si une disposition désignée par le RTD n'est pas respectée, TC peut imposer une sanction pécuniaire administrative (SPA) à la personne ou à l'entreprise qui est déclarée non conforme. Afin de permettre à TC d'appliquer les nouvelles dispositions du RSDA relatives à la collecte de données sur les passagers et les vols, à des délais précis et selon une méthode visée, il faut apporter des modifications à l'annexe 2 du RTD, ainsi que créer une annexe supplémentaire (annexe 5) qui permettra à TC d'imposer des SPA en cas de non-respect des dispositions réglementaires relatives au RSDA de la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens*.

Comité mixte permanent d'examen de la réglementation

En mai 2018, le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation a fourni des recommandations au sujet de l'article 7 de la version actuelle du RSDA, stipulant quand il est interdit à un transporteur aérien de transporter un passager; il y a quatre interdictions. Afin de donner suite aux recommandations, une modification technique mineure serait apportée (c'est-à-dire changement d'un « et » en un « ou ») et deux des interdictions seraient abrogées (c'est-à-dire l'alinéa 7(1)b) il ne semble pas avoir l'âge correspondant à la date de naissance inscrite sur la pièce d'identité qu'il présente; l'alinéa 7(1)c) il ne semble pas être du sexe indiqué sur la pièce d'identité qu'il présente). Lors de l'embarquement des passagers, les transporteurs aériens seraient encore tenus d'empêcher le passager de voyager s'il présente une pièce d'identité avec photo et qu'il ne ressemble pas à la photo, et si le passager présente plus d'une forme d'identification et qu'il existe une divergence importante entre les formes d'identification.

⁴ Paragraphe 7.6(1)

Regulatory development

Consultation

Targeted consultations with specific stakeholders have been undertaken since March 2018 to help develop these changes. The amendments will primarily affect industry stakeholders (i.e. commercial air carriers and service providers). PS officials hosted a number of teleconferences with major Canadian air carriers as well as with smaller carriers, carriers that operate regionally and travel service providers. Overall, the feedback was positive. Industry stakeholders indicated support for the draft changes, particularly regarding the transfer of the screening responsibility from air carriers to the Government. For a number of years, air carriers have stated that they do not want to be accountable for screening passengers under a Canadian national security program. However, the airline industry did express concern with the reliability of the CBSA information management and information technology (IM/IT) systems in general, given past experience with the launch of the IAPI and the electronic Travel Authorization (eTA). Industry has stated that it expects the electronic communications system for the SATA List to be vulnerable to the same failures.

Although previous program migration and integration may have caused delays or system miscommunications, the operationalization of centralized screening by federal partners ensures adequate functionality for industry stakeholders at all times. TC and CBSA IT representatives are working together assiduously to produce a system with minimal vulnerabilities and advanced technological control. The CBSA has improved its system since going live with the IAPI in order to reduce the number of unplanned outages and the CBSA will bring enhancements to the existing system aiming to reduce the length and regularity of unplanned outages. In addition, TC, PS and the CBSA have committed to maintaining strong communication with industry partners through the various phases of implementation and testing in order to guarantee program accuracy. Working and engaging with industry partners will be a key aspect of ensuring a final electronic communication system that is fully reliable and non-vulnerable to failures related to the SATA List.

PS, TC and CBSA officials met with advocacy groups and non-governmental organizations, such as the No Fly List Kids and the Canadian Bar Association, in Toronto in August 2018. Stakeholders sought clarity on how the

Élaboration de règlements

Consultation

Des consultations ciblées avec des intervenants particuliers ont été entreprises depuis mars 2018 pour aider à élaborer ces changements. Les modifications toucheront principalement les intervenants de l'industrie (c'est-à-dire les transporteurs aériens commerciaux et les fournisseurs de services). Les fonctionnaires de SP ont tenu un certain nombre de téléconférences avec les principaux transporteurs aériens canadiens ainsi qu'avec des transporteurs de plus petite taille, des transporteurs régionaux et des fournisseurs de services de voyage. Dans l'ensemble, les commentaires ont été positifs. Les intervenants de l'industrie ont indiqué qu'ils appuyaient les modifications proposées, particulièrement en ce qui concerne le transfert de la responsabilité du contrôle des transporteurs aériens au gouvernement. Depuis un certain nombre d'années, les transporteurs aériens affirment qu'ils ne veulent pas être tenus responsables du contrôle des passagers dans le cadre d'un programme canadien de sécurité nationale. Toutefois, l'industrie du transport aérien s'est dite préoccupée par la fiabilité des systèmes de gestion de l'information et de technologie de l'information (GI-TI) de l'ASFC en général, compte tenu de l'expérience passée du lancement de l'IIPV et de l'autorisation de voyage électronique (AVE). L'industrie a déclaré qu'elle s'attend à ce que le système de communications électroniques pour la liste établie en vertu de la LSDA connaisse les mêmes défaillances.

Bien que la migration et l'intégration de programmes antérieurs aient pu causer des retards ou des problèmes de communication entre les systèmes, les responsables de l'opérationnalisation du contrôle centralisé par les partenaires fédéraux prendront toutes les mesures appropriées pour assurer une fonctionnalité adéquate aux intervenants de l'industrie en tout temps. Les représentants des TI de TC et de l'ASFC collaborent assidûment pour produire un système comportant un minimum de vulnérabilités et un contrôle technologique avancé. L'ASFC a amélioré son système depuis la mise en service de l'IIPV afin de réduire le nombre de pannes imprévues; elle apportera des améliorations au système actuel afin de réduire la durée et la fréquence des pannes imprévues. De plus, TC, SP et l'ASFC se sont engagés à maintenir de solides communications avec leurs partenaires de l'industrie tout au long des diverses phases de mise en œuvre et d'essai afin de garantir l'exactitude du programme. Travailler avec les partenaires de l'industrie et les mobiliser sera un aspect clé pour assurer un système de communication électronique final entièrement fiable et non vulnérable aux pannes liées à la liste établie en vertu de la LSDA.

Des fonctionnaires de SP, de TC et de l'ASFC ont rencontré des groupes de défense des droits et des organisations non gouvernementales, comme Enfants interdits de vol et l'Association du Barreau canadien à Toronto en août 2018.

redress system would work, how long it would take for it to be implemented, how different it is from what is currently in place, as well as on how it would prevent children from being identified as potential matches.

Government officials responded to these inquiries and the feedback received during this session further supported the development, of the design and implementation of the enhanced PPP (EPPP) model. Concerns were raised over the implementation plan, namely that it would occur in phases (i.e. not right away) and that, in the interim, certain groups would still be subject to travel difficulties until the unique identifier and centralized screening are operational. A phased implementation plan is the recommended approach because of the scope of changes that have to occur to support a successful transition to the centralized screening process.

The redress application portal will be launched prior to air carrier onboarding⁵ to allow individuals to apply for unique identifiers ahead of the implementation of centralized screening. This will allow individuals who are false-positive matches to start realizing the benefits of the redress program as soon as air carriers begin onboarding to centralized screening.

Until the redress database and the centralized screening system are implemented and air carrier onboarding is complete, falsely matched individuals who have been issued a unique identifier, but are flying with air carriers that have not yet onboarded, may still experience inconveniences while travelling by air. To mitigate this risk, high-volume air carriers will be onboarded as early as possible following a pilot project with small and medium carriers to decrease the likelihood of individuals who provide active unique identifiers continuing to experience travel delays. In addition, in the interim, until all air carriers have onboarded to centralized screening, passengers will also have the option of presenting a unique identifier at airport check-in to facilitate the issuance of boarding passes.

Les intervenants ont demandé des précisions sur la manière dont le mécanisme de rectification fonctionnera, le temps nécessaire pour sa mise en œuvre, la différence avec ce qui est actuellement en place et la manière dont le programme empêcherait que des enfants ne soient identifiés comme des correspondances potentielles.

Les représentants du gouvernement ont répondu à ces demandes de renseignements, et les commentaires reçus au cours de cette séance ont contribué à l'élaboration et à la mise en œuvre du modèle amélioré de PPP. Des préoccupations ont été soulevées au sujet du plan de mise en œuvre, à savoir qu'il se déroulerait par étapes (c'est-à-dire pas d'un seul coup) et que, dans l'intervalle, certains groupes seraient encore assujettis à des problèmes lors de leurs déplacements jusqu'à ce que l'identifiant unique et le contrôle centralisé soient opérationnels. Une mise en œuvre progressive est l'approche recommandée en raison de l'ampleur des changements qui doivent être apportés pour assurer le succès de la transition vers le processus de contrôle centralisé.

Le portail de demande de rectification sera lancé avant l'intégration des transporteurs aériens au processus⁵ afin de permettre aux personnes de demander des identifiants uniques avant la mise en œuvre du contrôle centralisé. Cela permettra aux personnes dont le nom crée une correspondance faussement positive de profiter des avantages du programme de rectification dès que les transporteurs aériens commenceront à utiliser le contrôle centralisé.

Tant que la base de données des rectifications et le système de contrôle centralisé ne seront pas mis en œuvre et que l'intégration des transporteurs aériens ne sera pas terminée, les personnes dont le nom crée une correspondance faussement positive qui ont reçu un identifiant unique, mais qui voyagent avec des transporteurs aériens qui n'ont pas encore intégré le système, pourraient encore subir des inconvénients pendant leur voyage par avion. Afin d'atténuer ce risque, les transporteurs aériens à volume élevé seront intégrés le plus tôt possible à la suite d'un projet pilote mené auprès de petits et moyens transporteurs afin de réduire la probabilité que les personnes qui fournissent des identifiants uniques actifs continuent de subir des retards lors de leurs déplacements. De plus, dans l'intervalle, jusqu'à ce que tous les transporteurs aériens soient passés au contrôle centralisé, les passagers auront également la possibilité de présenter un identifiant unique à l'enregistrement à l'aéroport pour faciliter la délivrance de la carte d'embarquement.

⁵ Onboarding is the process by which the CBSA will work with commercial air carriers (and/or service providers) to register, to test and to certify that commercial air carriers can meet requirements as it relates to the enhanced model.

⁵ La participation est le processus par lequel l'ASFC travaillera avec les transporteurs aériens commerciaux (ou les fournisseurs de services) pour l'enregistrement, la mise à l'essai et la certification que les transporteurs aériens commerciaux peuvent satisfaire aux exigences relatives au modèle amélioré.

In September 2018, a notice to stakeholders⁶ outlining the draft regulatory amendments was sent to 164 stakeholders — 112 air carriers and 52 representatives of civil society groups, including the 5 National Indigenous Leadership Groups⁷ in Canada. The consultation period ended in November 2018.

From this consultation, PS received 30 comments from 23 stakeholders (11 air carriers and 12 individuals from civil society groups). There were questions on the process for the enhanced PPP (e.g. how is it aligned with the U.S. Secure Flight Program, and when would testing begin). Positive comments were received about the effort made to reduce the number of false positives and overall appreciation for the enhanced PPP. Concerns were expressed about the Government's ability to provide government-controlled screening and whether the measures would actually reduce physical security risks. Two communications were received in which individuals disclosed their personal stories about experiencing delays at the airport.

PS also presented an update on the enhanced PPP at a meeting of the Cross-Cultural Roundtable on Security (CCRS)⁸ held in October 2018. Questions were asked about privacy safeguards (e.g. the retention and destruction of information), and comments were made on the need to be transparent to the extent possible (through better engagement and communication) and the process for the enhanced PPP.

Building on these consultations, the Government is committed, throughout the planning and design phase as well as throughout the implementation phase, to continued communication with stakeholders with a view to ensuring that enhancements to the PPP are implemented in consideration of impacts on stakeholders.

En septembre 2018, un avis aux intervenants⁶ décrivant les modifications réglementaires proposées a été envoyé à 164 intervenants — 112 transporteurs aériens et 52 représentants de groupes de la société civile, dont les 5 groupes nationaux de leadership autochtone⁷ au Canada. La consultation a pris fin en novembre 2018.

Dans le cadre de cette consultation, SP a reçu 30 commentaires de la part de 23 intervenants (11 transporteurs aériens et 12 membres de groupes de la société civile). Des questions ont été posées sur le processus d'amélioration du PPP (par exemple comment est-il harmonisé avec le programme Secure Flight des États-Unis et quand les essais commenceraient-ils). Des commentaires positifs ont été reçus concernant les efforts déployés pour réduire le nombre de correspondances faussement positives et l'appréciation globale du PPP amélioré. Des préoccupations ont été exprimées quant à la capacité du gouvernement de fournir des services de contrôle de sécurité contrôlés par le gouvernement et pour déterminer si les mesures permettraient réellement de réduire les risques pour la sécurité physique. Deux communications ont été reçues dans lesquelles des personnes ont fait part de leurs histoires personnelles concernant des retards à l'aéroport.

SP a également présenté une mise à jour sur le PPP amélioré lors d'une réunion de la Table ronde transculturelle sur la sécurité (TRTS)⁸ tenue en octobre 2018. Des questions ont été posées sur les mesures de protection de la vie privée (par exemple la conservation et la destruction de l'information), des commentaires ont été formulés sur la nécessité d'être transparent dans la mesure du possible (par une meilleure mobilisation et une meilleure communication) et sur le processus pour améliorer le PPP.

En s'appuyant sur ces consultations, le gouvernement s'est engagé, tout au long de la phase de planification et de conception ainsi que de la phase de mise en œuvre, à maintenir la communication avec les intervenants afin de s'assurer que les améliorations apportées au PPP sont mises en œuvre en tenant compte des répercussions sur les intervenants.

⁶ Similar to a notice of intent, the "notice to stakeholders" was shared online through the PS website and a news release to outline the proposed path forward with respect to amending the SATR in support of the enhanced PPP.

⁷ The five National Indigenous Organizations are the Assembly of First Nations, the Congress of Aboriginal Peoples, the Inuit Tapiriit Kanatami, the Métis National Council, and the Native Women's Association of Canada.

⁸ The Cross-Cultural Roundtable on Security was created to engage Canadians and the Government of Canada in a long-term dialogue on matters related to national security. The Roundtable brings together citizens who are leaders in their respective communities and who have extensive experience in social and cultural matters. It focuses on emerging developments in national security matters and their impact on Canada's diverse and pluralistic society.

⁶ Semblable à un avis d'intention, « l'avis aux intervenants » a été diffusé en ligne par l'entremise du site Web de SP et d'un communiqué de presse, afin de décrire la voie à suivre proposée pour modifier le RSDA à l'appui du PPP amélioré.

⁷ Les cinq organisations autochtones nationales sont l'Assemblée des Premières Nations, le Congrès des peuples autochtones, l'Inuit Tapiriit Kanatami, le Ralliement national des Métis et l'Association des femmes autochtones du Canada.

⁸ La Table ronde transculturelle sur la sécurité a été créée pour susciter un dialogue à long terme entre les Canadiens et le gouvernement du Canada sur les enjeux liés à la sécurité nationale. La Table ronde réunit des citoyens qui sont des chefs de file dans leurs communautés respectives et qui ont une vaste expérience des questions sociales et culturelles. Elle porte essentiellement son attention sur les nouveaux développements en matière de sécurité nationale et leurs répercussions sur la société diversifiée et pluraliste qu'est le Canada.

Consultation between October 2018 and July 2019

Since October 2018, PS officials engaged with air carriers to update them on the progress of the enhanced PPP initiative. In June 2019, PS officials participated in the Air Consultative Committee⁹ and provided an update on the project developments as well as the next steps on the amendments to the SATR. Furthermore, PS officials held several consultation sessions with No Fly List Kids. In November 2018, PS officials had an in-person meeting with No Fly List Kids to provide them key project updates and to answer questions. On May 6, 2019, PS officials held an information workshop with No Fly List Kids in order to gain greater insight into the source of travel inconveniences and delays experienced by the No Fly List Kids. Based on their suggestions, PS has replaced existing terminologies associated with the redress mechanism and implemented new terminology, including Canadian Travel Account (which refers to online portal) and Canadian Travel Number (which refers to unique identifier). The objective of implementing new terminology is to address concerns associated with the “redress” terminology.

Canada Gazette, Part I

The draft amendments were published in the *Canada Gazette, Part I*, on July 20, 2019, for a 30-day period; one written submission was received from a private citizen.

The private citizen provided three comments, two of which were suggestions on what information should be in the regulatory impact analysis statement (RIAS), which were determined to be outside the scope of the regulatory proposal. The first comment related to the compliance level of airlines in screening passengers against the SATA List and the other concerned which centralized screening model the Government should adopt. The third comment was a suggestion that the SATR amendments require airlines to screen a person before confirming a passenger’s reservation in their booking system as opposed to requiring airlines to provide prescribed passenger data (e.g. name, date of birth and gender) prior to check-in (72 hours prior to the scheduled departure time).

⁹ The Air Consultative Committee was created to provide the CBSA, TC, other federal government partners and air industry stakeholders with a forum for dialogue and collaboration on policies and programs related to Canada’s air industry, and for developing solutions to issues affecting the economic competitiveness of Canada’s air industry.

Consultation entre octobre 2018 et juillet 2019

Depuis octobre 2018, les fonctionnaires de SP ont communiqué avec les transporteurs aériens pour les informer de la progression de l’initiative du PPP amélioré. En juin 2019, les fonctionnaires de SP ont participé au comité consultatif sur le transport aérien⁹ et ont fait une mise à jour sur le projet ainsi que sur les prochaines étapes relatives aux modifications au *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens*. En outre, les fonctionnaires de SP ont organisé plusieurs séances de consultation avec Enfants interdits de vol. En novembre 2018, les fonctionnaires de SP ont tenu une réunion en personne avec Enfants interdits de vol pour faire le point sur le projet et pour répondre à leurs questions. Le 6 mai 2019, les fonctionnaires de SP ont organisé un atelier d’information avec Enfants interdits de vol afin d’en apprendre plus sur la source des inconforts et des retards que les membres d’Enfants interdits de vol ont vécu. En tenant compte de leurs suggestions, SP a remplacé la terminologie associée au mécanisme de rectification et mis en place une nouvelle terminologie, notamment celle de Compte canadien de voyage (qui fait référence au portail en ligne) et de Numéro canadien de voyage (qui fait référence à l’identifiant unique). L’objectif de mettre en place de nouveaux termes visait à remédier aux problèmes liés à la terminologie de la « rectification ».

Partie I de la Gazette du Canada

Les propositions de modifications ont été publiées dans Partie I de la *Gazette du Canada* le 20 juillet 2019 pour une période de 30 jours. Une observation écrite d’un citoyen a été reçue.

Cette personne a formulé trois commentaires, dont deux étaient des suggestions sur les renseignements qui devraient se trouver dans le résumé de l’étude d’impact de la réglementation (REIR), des renseignements qui ont été désignés comme étant hors de la portée du projet de règlement. Le premier commentaire portait sur le niveau de conformité des compagnies aériennes lors du contrôle des passagers en fonction de la liste établie en vertu de la LSDA; le deuxième traitait du modèle de contrôle centralisé que le gouvernement devrait adopter. Le troisième commentaire visait à suggérer qu’en vertu des modifications apportées au RSDA les compagnies aériennes soient tenues de contrôler les passagers avant de confirmer leur réservation dans leur système, et non de fournir des données sur les passagers (comme leur nom, leur date de naissance et leur genre) avant l’enregistrement (72 heures avant l’heure de départ prévue).

⁹ Le comité consultatif sur le transport aérien a été créé afin de fournir à l’ASFC, à TC, aux partenaires du gouvernement fédéral et aux intervenants de l’industrie une tribune destinée au dialogue et à la collaboration sur des politiques et des programmes liés à l’industrie du transport aérien du Canada, mais aussi afin d’élaborer des solutions à des enjeux touchant sa concurrence économique.

PS response: Airline screening of passengers against the SATA List, and the compliance level of airlines, stems from a legislative requirement and was an issue identified as part of the rationale for transitioning to a government-led centralized screening system. The Government of Canada's decision to transfer responsibility for SATA screening from airlines to federal government departments/agencies was implemented through the legislative process (Bill C-59). The focus of the RIAS is primarily to report on the assessed impacts of new or amended regulations, and would not typically outline possible legislative options.

Under the SATR amendments, the Government of Canada is requiring air carriers to submit prescribed passenger data prior to check-in or within 72 hours if in the air carriers' control. This requirement helps to ensure that a majority of passengers are cleared in advance of check-in, thereby reducing disruptions for travellers who may be a false match. In addition, this requirement aligns with "No Fly" programs of other jurisdictions, including the Secure Flight Program of the United States, the Pre-Departure Checks Scheme in the United Kingdom, and the Central Movement Alert List in Australia. While there are differences between these programs, generally, they screen passenger data against their "no fly" list at specified times/intervals (usually prior to the scheduled time of departure — around 72 hours and at check-in). This requirement helps to alleviate the burden on international air carriers, as it enables them to leverage their existing functionality and IM/IT infrastructure, which is already set up to collect data elements at 72 hours. As a result, no changes have been made to this requirement in response to the feedback received during the prepublication comment period.

1. Air carriers

Shortly after the draft amendments were published, PS officials provided an overview of the draft regulatory amendments to the Air Industry Working Group (AIWG) on July 23, 2019, and to the Airline Industry Technical Working Group (AITWG) on July 30, 2019.¹⁰ In addition, PS and TC officials had calls (August 13 and August 16),

¹⁰ The AIWG includes air industry representatives, CBSA officials, commercial carriers, aviation groups and third-party service providers. The AITWG is a subcommittee of the AIWG; it is used to work more closely with air industry representatives to discuss and outline the necessary IT business requirements and technical details for the IAPI, Entry/Exit, and enhanced PPP initiatives.

Réponse de SP : Le contrôle des passagers en fonction de la liste établie en vertu de la LSDA par les compagnies aériennes et le niveau de conformité de celles-ci découlent d'une obligation légale; il s'agit d'un problème qui a été ciblé lors de la réflexion qui a mené à l'adoption d'un système de contrôle centralisé dirigé par le gouvernement. La décision du gouvernement du Canada de transférer la responsabilité du contrôle en fonction de la LSDA des compagnies aériennes aux ministères et organismes fédéraux a été mise en œuvre dans le cadre d'un processus législatif (le projet de loi C-59). L'objectif du RÉIR est principalement de relever les répercussions évaluées des règlements nouveaux ou modifiés; il ne décrit pas normalement d'options législatives possibles.

En vertu des modifications apportées au RSDA, le gouvernement du Canada exige que les transporteurs aériens soumettent les données qu'ils possèdent sur leurs passagers avant l'enregistrement ou dans les 72 heures, s'ils les détiennent. Cette exigence aide à assurer que la majorité des passagers sont autorisés avant l'enregistrement, et ainsi à réduire les perturbations pour les voyageurs dont le nom pourrait engendrer une correspondance faussement positive. De plus, cette exigence concorde avec les programmes « d'interdiction de vol » d'autres administrations, dont le Secure Flight Program aux États-Unis, le Pre-Departure Checks Scheme au Royaume-Uni et la Central Movement Alert List en Australie. Bien qu'il y ait des différences entre ces programmes, règle générale, ils comparent tous les données sur les passagers à leur liste d'interdiction de vol à des moments précis ou des intervalles précises (habituellement avant l'heure de départ prévue — environ 72 heures — et à l'enregistrement). Cette exigence aide à alléger le fardeau des transporteurs aériens internationaux, dans la mesure où ils peuvent exploiter leur fonctionnalité et leur infrastructure de GI-TI actuelle, qui est déjà configurée pour recueillir les données 72 heures avant le départ. Par conséquent, aucun changement n'a été apporté à cette exigence suite à la rétroaction reçue au cours de la période de commentaires suivant la publication préalable.

1. Transporteurs aériens

Peu après la publication des propositions de modifications, des représentants de SP ont fourni un résumé des propositions de modifications réglementaires au Groupe de travail sur l'industrie du transport aérien (GTITA), le 23 juillet 2019, et au Groupe de travail technique sur l'industrie du transport aérien (GTTITA), le 30 juillet 2019¹⁰.

¹⁰ Le GTITA comprend des représentants de l'industrie du transport aérien, des fonctionnaires de l'ASFC, des transporteurs commerciaux, des groupes d'aviation et des fournisseurs de services tiers. Le GTTITA est un sous-comité du GTITA utilisé pour collaborer plus étroitement avec les représentants de l'industrie du transport aérien afin de discuter des exigences opérationnelles en matière de TI et des détails techniques relativement à l'IIPV, à l'Initiative sur les entrées et les sorties et au PPP amélioré, et afin de les définir.

followed by official written submissions of their comments with two major air carriers operating domestic and international flights. The following is a summary of the feedback received from air carriers at these meetings.

Overall: Air carriers primarily requested clarification on a number of technical issues related to how the SATR amendments would be implemented. However, air carriers also reiterated their concern over the reliability of the CBSA IM/IT systems in general, given past experience with the launch of the IAPI and the eTA.

During the calls and subsequent written submissions from two of the major air carriers operating both domestic and international flights, the air carrier representatives stated that the proposed SATR was a welcome and significant improvement from the current iteration of the PPP. One of them explained that these changes would be beneficial for security, air carrier operation efficiencies, and for the travelling public — especially those who have names similar to a listed person. In particular, the concept of government-centralized vetting, the specifications for identification requirements and the redress program/number, would drastically improve the PPP.

The following are examples of the specific comments and questions received from air carriers.

- Transmission of data
 - A number of questions, concerns raised by air carriers at the technical working group and reiterated in written submissions are more technical in nature. PS, TC and CBSA officials have confirmed to air carriers in attendance that early fall 2019, an IT specifications document, entitled CBSA Carrier Messaging Requirements, would be provided to all air carriers to outline the changes they need to make to their systems in order to comply with the EPPP obligations.
 - Clarification was sought from international air carriers on how to transmit passenger data related to gender to the CBSA. PS officials confirmed that values, including “M” (male), “F” (female), “U” (unknown) and “X” (unspecified), will be accepted. Some air carriers asked questions regarding the steps they can take for the values “U” and “X” as their system cannot process those values. In addition, one of the major air carriers operating domestic and international flights asked that the requirement to provide middle names, if any, be removed from the Regulations to allow greater flexibility for air carriers to submit given names. PS officials confirmed that air carriers are obligated to provide the

De plus, des fonctionnaires de SP et de TC ont eu des appels (les 13 et 16 août), suivi des présentations écrites avec leurs commentaires, avec deux transporteurs aériens principaux qui exploitent des vols intérieurs et internationaux. Voici un résumé des commentaires que les transporteurs aériens ont exprimé lors de ces réunions.

En résumé : les transporteurs aériens ont d’abord demandé des précisions sur un certain nombre d’éléments techniques liés à la manière dont les modifications apportées au RSDA seraient mises en œuvre. Toutefois, les transporteurs aériens ont également réitéré leurs préoccupations par rapport à la fiabilité des systèmes de GI-TI de l’ASFC en général, compte tenu de l’expérience passée du lancement de l’IIPV et de l’AVE.

Durant les appels et les soumissions écrites subséquentes des deux transporteurs aériens principaux qui exploitent des vols intérieurs et internationaux, la représentante du transporteur aérien a déclaré que le règlement proposé était une amélioration bien accueillie et significative par rapport à la version actuelle du PPP. L’un d’eux a expliqué que les changements seraient bénéfiques pour la sécurité, l’efficacité des opérations des transporteurs aériens et pour le public qui voyage — notamment ceux qui ont des noms semblables à ceux de personnes inscrites. En particulier, le concept de vérification centralisée par le gouvernement, les spécifications pour les obligations d’identification et le programme/numéro de rectification amélioreraient radicalement le PPP.

Des exemples de commentaires et de questions des transporteurs aériens suivent.

- Transmission des données
 - Un nombre de questions, inquiétudes mentionnées par les transporteurs aériens durant la rencontre du groupe de travail technique et réitérées dans les soumissions écrites sont de nature plus technique. Les fonctionnaires de SP, TC et l’ASFC ont confirmé aux transporteurs aériens présents qu’au début de l’automne 2019, un document de spécifications TI, appelé Exigences de l’ASFC relatives à l’infrastructure de messagerie des transporteurs sera fourni à tous les transporteurs aériens pour aider à faire les modifications à leurs systèmes qu’ils doivent faire afin d’être conformes avec les obligations du PPP amélioré.
 - Les transporteurs aériens ont demandé de préciser la manière dont les données relatives au genre des passagers seront transmises à l’ASFC. Les fonctionnaires de SP ont confirmé que des valeurs, dont « M » (homme), « F » (femme), « I » (inconnu) et « X » (non spécifié), seraient acceptées. Certains transporteurs aériens ont posé des questions quant aux mesures qu’ils peuvent prendre par rapport aux valeurs « I » et « X », puisque leur système ne peut les traiter. De plus, l’un des transporteurs aériens

mandatory data elements, which includes full name, date of birth, and gender. These elements are required to ensure that the Government of Canada has sufficient information to reconcile and resolve false positive matches. Therefore, if air carriers provide a blank value for gender, for example, this would result in the transmission being rejected. In addition, PS officials provided technical information on potential outage situations that carriers are obligated to re-send the mandatory data (name[s], date of birth, and gender), including a redress number if it was provided, after the system is restored.

- One major air carrier operating domestic and international flights asked whether crew screening was ever going to be in scope of PPP. PS and TC officials confirmed that it was not in the plans.
- An international air carrier asked if it would be possible to send more than one redress number for flights between Canada and the United States (i.e. there would be one redress number for Canada, and one for the United States so that the same data could be sent to Canada and the United States at the same time). TC officials confirmed that it is the airlines' responsibility to update their reservation system to enable it to capture more than one redress number at the time of the passenger's reservation.
- One of the major air carriers operating domestic and international flights suggested that the PPP establish a unique name for its redress program and that the number format be different from the one used in the equivalent U.S. program so as not to confuse travellers. PS and TC officials explained that the Canadian redress program will be publicly known as the Canadian Travel Account program and the Canadian redress number will be known as the Canadian Travel number. The format of the Canadian Travel Number will be unique and different from its U.S. equivalent. For the purpose of the Regulations, the Canadian Travel Number will remain referenced as "redress number," as it is linked to a provision of the amended *Secure Air Travel Act*.

majeurs exploitant des vols intérieurs et internationaux a demandé que l'obligation de fournir les seconds prénoms, s'il y en a, soit enlevée du Règlement afin de permettre une plus grande flexibilité pour les transporteurs aériens de soumettre les noms. Les fonctionnaires de SP ont confirmé que les transporteurs aériens doivent fournir les données obligatoires, dont les noms et prénoms, la date de naissance et le genre. Ces éléments sont nécessaires pour faire en sorte que le Gouvernement du Canada possède suffisamment de données d'identification pour réconcilier et résoudre des correspondances faussement positives. Ainsi, si les transporteurs aériens ne fournissent aucune valeur en ce qui a trait au genre, la transmission sera rejetée. De plus, les fonctionnaires de SP ont fourni des renseignements techniques sur les pannes potentielles. Selon ces renseignements, les transporteurs doivent renvoyer les données obligatoires (nom[s], date de naissance, genre), dont le numéro de rectification s'il a été fourni, après le rétablissement du système.

- Un des transporteurs aériens principaux exploitant des vols intérieurs et internationaux a demandé si le contrôle de l'équipage sera à un moment dans la portée du PPP. Les fonctionnaires de SP et TC ont confirmé que cela n'était pas dans les plans.
- Un transporteur aérien international a demandé s'il est possible d'envoyer plus d'un numéro de rectification pour les vols entre le Canada et les États-Unis (c'est-à-dire qu'il y aurait un numéro de rectification pour le Canada et un autre pour les États-Unis, pour que les mêmes données soient envoyées aux deux pays en même temps). Les fonctionnaires de TC ont confirmé que les compagnies aériennes ont bel et bien la responsabilité de mettre à jour leur système de réservation afin qu'il permette d'entrer plus d'un numéro de rectification d'un passager au moment de la réservation.
- L'un des transporteurs aériens exploitant des vols intérieurs et internationaux a suggéré que le PPP ait un nom unique pour son programme de rectification et que le format du numéro soit différent de celui utilisé pour le programme équivalent aux États-Unis afin de ne pas confondre les voyageurs. Les fonctionnaires de SP et de TC ont expliqué que le programme de rectification canadien sera publiquement connu comme le programme de compte canadien de voyages et que le numéro de rectification canadien sera connu sous le nom de numéro canadien de voyage. Le format du numéro canadien de voyages sera unique et différent de l'équivalent américain. Pour les fins du Règlement, le numéro canadien de voyages restera cité comme étant le « numéro de rectification » puisqu'il est lié à une disposition modifiée de la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens*.

- Identification documents

- One domestic airline sought clarification on how to manage identification requirements for domestic travel going forward. Specifically, the stakeholder noted that some provincial governments are no longer issuing health care cards that include a gender indicator. This type of identification is commonly used by Canadian travellers (e.g. by those who may not have a driver's licence) at boarding gate so that air carriers can verify the identity of the traveller before they board the aircraft. The requirement for air carriers to only accept identification with a gender indicator does not stem from these 2019 amendments (it was a pre-existing requirement under the SATR); however, based on the input received about this issue during *Canada Gazette*, Part I consultation, the SATR have been amended to remove the requirement for a gender indicator in order to ensure that Canadian travellers can continue to use this form of identification when travelling domestically.
- A domestic air carrier sought clarification on what documentation can be accepted to identify passengers who will be flying domestically. PS officials confirmed that information on passports and permanent resident cards could be used as part of the screening process and that air carriers are required to submit the information, if in their control. In addition, these SATR amendments require identification documents for domestic travel to be issued by a Canadian government.
- A major air carrier operating domestic and international flights asked why the Canadian permanent resident card was part of the accepted documents for domestic flights. PS officials confirmed that it was because it is a document issued by a Canadian governmental authority and could be used for identification purposes.
- In addition, another major air carrier operating domestic and international flights explained that by accepting only identity documents that are issued by a Canadian government authority for domestic travel, it would force citizens from other countries to carry their passport and present them should they wish to travel domestically. PS and TC officials explained that the intent is to uphold program integrity by ensuring that verifiable identification within a Canadian context be presented. In addition, pieces of identification accepted in the context of Canada-U.S. travels as per the Western Hemisphere Travel Initiative, such as an enhanced driver's licence, will also be accepted for air travel within Canada.

- Pièces d'identité

- Une compagnie aérienne intérieure a demandé des précisions sur la manière de gérer les exigences relatives à l'identification pour les vols intérieurs à l'avenir. Plus précisément, elle a remarqué que les cartes de soins de santé émises par certains gouvernements provinciaux n'indiquent plus le genre. Ce type de pièce d'identité est couramment utilisé par les voyageurs canadiens (par exemple ceux et celles qui n'ont pas de permis de conduire) à la porte d'embarquement afin que les transporteurs aériens puissent vérifier l'identité du voyageur avant qu'ils montent à bord d'un avion. L'exigence imposée aux transporteurs aériens d'accepter seulement les pièces d'identité indiquant le genre ne découle pas des modifications de 2019 — elle faisait déjà partie du RSDA. Toutefois, suite au commentaire reçu sur cette question durant la consultation dans la *Partie I Gazette du Canada*, le Règlement a été modifié pour enlever l'exigence d'avoir un indicateur de genre afin que les voyageurs canadiens puissent continuer d'utiliser ce type de pièce d'identité lors de vols intérieurs.
- Un transporteur aérien national a demandé des précisions sur le type de document accepté pour identifier les passagers qui se déplacent à l'intérieur du Canada. Les fonctionnaires de SP ont confirmé que les renseignements sur le passeport et la carte de résident permanent pouvaient être utilisés dans le cadre du contrôle et que les transporteurs aériens doivent soumettre ces renseignements, s'ils les possèdent. De plus, selon les modifications apportées au RSDA, les pièces d'identité utilisées lors de voyages intérieurs doivent être émises par une autorité gouvernementale canadienne.
- Un transporteur aérien principal exploitant des vols intérieurs et internationaux a demandé pourquoi la carte de résident permanent canadienne faisait partie des documents acceptés pour les vols intérieurs. Les fonctionnaires de SP ont confirmé qu'il s'agissait d'un document émis par une autorité gouvernementale canadienne et qu'il pouvait être utilisé à des fins d'identification.
- De plus, lors d'un autre appel, un autre transporteur aérien principal exploitant des vols intérieurs et internationaux a expliqué qu'en acceptant seulement les documents d'identité émis par une autorité gouvernementale canadienne pour un voyage intérieur, cela forcera les citoyens d'autres pays à apporter leur passeport et à le présenter s'ils souhaitent voyager subséquemment au pays. Des fonctionnaires de SP et de TC ont expliqué que l'intention est de maintenir l'intégrité du programme en faisant en sorte qu'une identification vérifiable dans un contexte canadien soit présentée. De plus, les pièces d'identité acceptées dans le contexte de voyage canado-américain en vertu de l'Initiative relative

- IT system outages
 - At times of interruption of the electronic communications system and after boarding, an international air carrier sought clarification on whether they would need to keep a SATA List. PS officials confirmed that following boarding, air carriers would be required, under the SATR amendments, to destroy all copies of the SATA List in their control.
 - Air carriers asked questions regarding CBSA system outages, such as the steps air carriers should take in the event of a system outage. PS officials confirmed that during CBSA system outages, air carriers will be required to contact TC for only the remaining passengers who have not been cleared in advance of check-in. With the amendments to the Regulations, the majority of the passengers will be cleared in advance of check-in, as the screening of passengers will be completed as early as 72 hours prior to the scheduled time of departure.
 - In addition, the CBSA has developed mitigation plans for each type of system outages, including full/partial outages and latency, and potential outages of commercial air carriers and third-party service providers. Furthermore, support teams within the CBSA will operate 24/7/365 to ensure that any potential outages are resolved as quickly as possible. TC is also creating and implementing business continuity measures for all types of outages to assist air carriers during outage situations. One of the measures that will be adopted to ensure minimal impact to air carrier operations is to have surge capacity employees readily available in case of extended outages. TC will also enhance oversight of departing flights to ensure that there is minimal impact to air carrier operations. In the extraordinary circumstances (i.e. extended outages), TC is exploring the possibility of receiving the affected air carriers' flight manifest to perform a manual verification against the SATA List.
 - During one of the calls, an air carrier has suggested to have more information about outage procedures in the Regulations, as is the case for the U.S. Secure Flight program. PS and TC officials confirmed that there are many similarities between both Canadian and U.S. Regulations and that greater details were to be provided to air carriers through the Standard Operating Procedures that will be developed by TC, the CBSA and PS.
- Panne du système de TI
 - Un transporteur aérien international a demandé si, après l'intégration au processus, il devait garder une liste établie en vertu de la LSDA en cas d'interruption du système de communications électroniques. Les fonctionnaires de SP ont confirmé qu'en vertu des modifications apportées au RSDA, après l'intégration, les transporteurs aériens devront détruire toutes les copies de la liste établie en vertu de la LSDA en leur possession.
 - Des transporteurs aériens ont posé des questions quant aux pannes du système de l'ASFC, notamment sur les mesures qu'ils devraient prendre en cas de panne du système. Les fonctionnaires de SP ont confirmé que pendant une panne du système de l'ASFC, les transporteurs aériens devront communiquer avec TC seulement pour les passagers qui n'ont pas été autorisés avant l'enregistrement. Après l'entrée en vigueur des modifications au Règlement, la plupart des passagers seront autorisés avant l'embarquement, étant donné que le contrôle des passagers sera effectué jusqu'à 72 heures avant l'heure de départ prévue.
 - De plus, l'ASFC a élaboré des plans d'atténuation pour chaque type de panne de système, dont les pannes partielles et généralisées, les périodes de latence et les pannes potentielles chez les transporteurs aériens commerciaux et les fournisseurs de services tiers. D'autre part, les équipes de soutien de l'ASFC offriront un service 24 h/24, 7 jours/7 et 365 jours/année pour que toutes les pannes éventuelles soient résolues le plus rapidement possible aussi rapidement que possible. TC travaille également à établir et à mettre en œuvre des mesures visant à assurer la continuité des activités afin d'appuyer les transporteurs aériens en cas de panne de tout genre. L'une des mesures qui seront adoptées afin qu'il y ait le moins de répercussions possible sur les activités des transporteurs aériens est d'avoir du personnel pouvant être rapidement mobilisé en cas de panne prolongée. TC augmentera également la surveillance des départs des vols afin de s'assurer qu'il y ait le moins de répercussions possible sur les activités des transporteurs aériens. En cas de circonstances exceptionnelles (c'est-à-dire une panne prolongée), TC explore la possibilité de recevoir les manifestes des vols des transporteurs aériens touchés afin de procéder à une vérification manuelle en fonction de la liste établie en vertu de la LSDA.
 - Durant l'un des appels, un transporteur aérien a suggéré que plus d'information sur les procédures en cas de panne soit incluse dans le Règlement, comme c'est le cas pour le programme Secure Flight

aux voyages dans l'hémisphère occidental, telles qu'un permis de conduire Plus, seront aussi acceptées pour les voyages intérieurs au Canada.

- Canada vs. U.S. programs
 - An international air carrier sought clarification on whether there would be one redress number for Canada and the United States. PS officials confirmed that Canada will have its own redress program, and that Canada and the United States will have their own unique redress numbers.
 - Implementation timelines
 - A question was asked on the possibility of delaying the implementation of the Entry/Exit initiative until air carriers are able to onboard to the enhanced PPP. Officials confirmed that commercial air carriers are obligated to provide air exit data to the CBSA starting in June 2020 under the *Exit Information Regulations*. After implementation in June 2020, there will be a year's grace period to provide air carriers with additional time to help them with onboarding to the enhanced PPP model during that one-year period. In addition, it was confirmed that additional guidance was going to be prepared for the air carriers and air industry in order to assist with the implementation and compliance of the amended regulations.
 - Administrative monetary penalty regime
 - A question was asked by one major air carrier operating domestic and international flights about how the regime would be administered and implemented and whether the TC and CBSA AMP regimes would be considered concurrently or independently and ultimately, what is the enforcement philosophy for the EPPP. PS and TC officials explained that the AMP regime for the PPP will continue as per current administration until such time as air carriers will start onboarding to the centralized screening towards the end of 2020. This will result in the implementation of the AMP regime with respect to obligations related to the EPPP. In the interim, government officials are working collaboratively to finalize how the CBSA and TC AMP regimes would be administered.
 - Messaging
 - Questions were raised by one major air carrier operating domestic and international flights about unsolicited messages (issued by TC when a potential match with the SATA List is discovered) and about the message retention for air carriers. PS and TC
- des États-Unis. Les fonctionnaires de SP et de TC ont confirmé qu'il y avait des similarités entre les règlements canadiens et américains et que plus de détails seront donnés aux transporteurs aériens par l'entremise des Procédures normalisées d'opération qui seront développées par TC, l'ASFC et la SP.
- Programmes du Canada et des États-Unis
 - Un transporteur aérien international a demandé s'il y aura un seul numéro de rectification pour le Canada et les États-Unis. Les fonctionnaires de SP ont confirmé que le Canada aura son propre programme de rectification et que le Canada et les États-Unis auront leurs propres numéros de rectification uniques.
 - Calendrier de mise en œuvre
 - Une question a été posée sur la possibilité de repousser la mise en œuvre de l'Initiative sur les entrées et les sorties jusqu'à ce que l'intégration des transporteurs aériens au PPP amélioré ait eu lieu. Les fonctionnaires ont confirmé que les transporteurs aériens commerciaux doivent fournir des données sur les sorties aériennes à l'AFSC à compter de juin 2020 en vertu du *Règlement sur les renseignements relatifs à la sortie de personnes*. Après cette date, il y aura une période de grâce d'un an pour l'intégration des transporteurs aériens au modèle du PPP amélioré. De plus, il a été confirmé que des conseils supplémentaires allaient être préparés pour les transporteurs aériens et l'industrie aérienne dans le but d'aider à la mise en œuvre et à la conformité avec le règlement modifié.
 - Régime de sanction administrative pécuniaire
 - Une question a été demandée par un des transporteurs aériens principaux exploitant des vols intérieurs et internationaux sur comment le régime sera administré et mis en place et si les régimes de SAP de TC et l'ASFC seront considérés concurremment ou indépendamment. Ultiment, quelle est la philosophie d'application pour le PPP amélioré. Les fonctionnaires de SP et de TC ont expliqué que le régime de SAP pour le PPP continuera comme administré présentement jusqu'à ce que les transporteurs aériens commencent à être intégrés au processus de contrôle centralisé vers la fin de 2020. Cela entraînera la mise en œuvre du régime de SAP en lien avec les obligations reliées au PPP amélioré. Dans l'interim, les représentants du gouvernement travaillent de manière collaborative pour finaliser comment les régimes de SAP seront administrés.
 - Infrastructure de messagerie
 - Des questions ont été soulevées par un des transporteurs aériens principaux exploitant des vols intérieurs et internationaux concernant les messages non sollicités (émis par TC lorsqu'il y a une correspondance possible trouvée avec la liste en vertu de la

officials explained that potential matches to the SATA List will be resolved as early on as possible to ensure the least amount of disturbance at check-in. If a potential match is suspected at boarding gate, TC will work diligently to resolve it with again the least minimum amount of disturbance for the scheduled time of departure. The Regulations do not outline message retention requirements. Retention decisions remain at the discretion of each air carrier's internal policy; however, they are responsible to ensure the secure handling of personal traveller information. It was also reiterated that following onboarding by all air carriers, there is a requirement in the Regulations about destroying all remaining copies of the SATA List in the air carriers' control.

While the 30-day consultation period associated with the prepublication of the Regulations in the *Canada Gazette*, Part I, has ended, Government officials continue to engage and work closely with partners and stakeholders towards the full implementation of the EPPP.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultations

The amendments affect all individuals who travel by air, including Indigenous peoples. Five national Indigenous organizations were engaged on the draft amendments, including identification document requirements for international and domestic air travel; no comments were received. No adverse impacts on Indigenous rights and titles have been identified in relation to these amendments.

Instrument choice

During the regulatory development process undertaken for these amendments, the following options were considered.

Maintaining the regulatory instrument

Maintaining the status quo was determined to not be a viable option, given that the new provisions under SATA permit the collection of personal information and establish the methods by which it can be transmitted and that prescribed times cannot be operationalized in the absence of supporting regulations. This is also the case for the clarification of identification documents for domestic and international flights, as well as for procedures in cases of outages.

LSDA) et à propos de la rétention des messages pour les transporteurs aériens. Les fonctionnaires de SP et de TC ont expliqué que les correspondances potentielles avec la liste en vertu de la LSDA seront résolues le plus rapidement possible pour garder au minimum le nombre de perturbations à l'enregistrement. Si une correspondance potentielle est soupçonnée à la porte d'embarquement, TC travaillera avec diligence pour la résoudre avec encore le moins de perturbations possible pour l'heure de départ prévue. Le Règlement ne décrit pas les obligations de rétention des messages. Les décisions de rétention demeurent à la discrétion de la politique interne de chaque transporteur aérien; par contre, ils sont responsables d'assurer le traitement sécurisé des renseignements personnels des voyageurs. Il a aussi été réitéré que suivant l'intégration de tous les transporteurs aériens, il y a une obligation dans le Règlement concernant la destruction de toutes les copies restantes de la liste en vertu de la LSDA que les transporteurs aériens peuvent détenir.

Même si la période de consultation de 30 jours associée à la publication préalable du Règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* est terminée, les fonctionnaires du gouvernement continuent à collaborer étroitement avec les partenaires et les intervenants vers la mise en œuvre complète du PPP amélioré.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Les modifications touchent toutes les personnes qui voyagent par avion, y compris les peuples autochtones. Cinq organisations autochtones nationales ont participé à l'examen des modifications, notamment en ce qui concerne les documents d'identité requis pour les voyages aériens internationaux et nationaux; aucun commentaire n'a été reçu. Aucune incidence négative sur les droits et titres autochtones n'a été relevée en relation avec ces modifications.

Choix de l'instrument

Au cours du processus d'élaboration réglementaire entrepris pour les modifications, les options suivantes ont été envisagées.

Maintien de l'instrument de réglementation

Il a été déterminé que le maintien du statu quo n'était pas une option viable, étant donné que les nouvelles dispositions de la LSDA permettent la collecte de renseignements personnels et établissent les méthodes par lesquelles ils peuvent être transmis et que les modalités de temps ne peuvent être opérationnalisées en l'absence de règlements connexes. C'est également le cas pour la clarification des documents d'identification des vols intérieurs et internationaux, ainsi que pour les procédures en cas de panne.

Voluntary compliance regime

A decision to forgo the amendments to the Regulations in favour of an alternate reporting regime, such as allowing information to be provided to the Government from air carriers on a voluntary basis, would result in incomplete information, as it can be reasonably expected that only some carriers would be in a position to comply. Without the full participation from all air carriers, the Government would remain in a position of operating a program with inherent information gaps, which would result in high national security risks.

Regulatory analysis

Benefits and costs

A cost-benefit analysis (CBA) was conducted to assess the incremental impacts of the amendments on air carriers, the federal government, and Canadians. Costs to air carriers and the federal government are monetized. The benefits to air carriers, the federal government, and Canadians are assessed qualitatively, mainly as the monetization of the main impacts was not possible to do due to a lack of sufficient available data and to the sensitivity of the information that would be required to produce a quantitative analysis.

Summary

The present value of the costs associated with the amendments to the Regulations has been estimated at \$166.7 million or \$23.7 million in annualized value over the first 10 years of implementation. It is estimated that \$107.9 million in present value or \$15.4 million in annualized value would be incurred by the Government of Canada to establish, build and support the IT systems required to screen the passenger and flight data transmitted by air carriers against the SATA List. Costs to commercial air carriers are estimated at \$58.8 million in present value or \$8.4 million in annualized value for passenger and flight data transmission to the Government, for training, and for administrative tasks.

The amendments are expected to result in improved air transportation security by reducing the risk with respect to individuals who may pose a threat to aviation security on board airplanes. In turn, Canadian national security in general would also be enhanced. Some air travellers would see their overall air travel experience improved as they may feel less stigmatized as a result from there being fewer false-positive matches, thereby resulting in improved well-being.

Régime d'observation volontaire

Si l'on renonce aux modifications du Règlement au profit d'un autre régime de déclaration, comme la communication volontaire des renseignements au gouvernement par les transporteurs aériens, les données seraient incomplètes, car on peut raisonnablement s'attendre à ce que seuls certains transporteurs soient en mesure de se conformer. Sans la pleine participation de tous les transporteurs aériens, le gouvernement demeurerait en position de mettre en œuvre un programme comportant des lacunes inhérentes en matière d'information, ce qui entraînerait des risques élevés pour la sécurité nationale.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Une analyse coûts-avantages (ACA) a été effectuée pour évaluer les répercussions différentielles des modifications sur les transporteurs aériens, le gouvernement fédéral et les Canadiens. Les coûts pour les transporteurs aériens et le gouvernement fédéral sont monétisés. Les avantages pour les transporteurs aériens, le gouvernement fédéral et les Canadiens font l'objet d'une évaluation qualitative, principalement parce que la monétisation des principales répercussions n'a pas été possible en raison de l'insuffisance des données disponibles et de la nature sensible des renseignements qui seraient nécessaires pour produire une analyse quantitative.

Résumé

La valeur actualisée des coûts des modifications au Règlement a été estimée à 166,7 millions de dollars ou à 23,7 millions de dollars en valeur annualisée au cours des 10 premières années de mise en œuvre. On estime que le gouvernement du Canada dépenserait 107,9 millions de dollars en valeur actualisée ou 15,4 millions de dollars en valeur annualisée pour établir, construire et soutenir les systèmes de TI nécessaires au contrôle des données sur les passagers et les vols transmises par les transporteurs aériens contre la liste établie en vertu de la LSDA. Les coûts pour les transporteurs aériens commerciaux sont estimés à 58,8 millions de dollars en valeur actualisée ou à 8,4 millions de dollars en valeur annualisée pour la transmission des données sur les passagers et les vols au gouvernement, pour la formation et pour les tâches administratives.

Les modifications devraient permettre d'accroître la sûreté du transport aérien en réduisant le risque présenté par les personnes qui peuvent représenter une menace pour la sûreté aérienne à bord des avions. En conséquence, la sécurité nationale canadienne en général s'en trouverait également améliorée. Certains voyageurs aériens verraient leur expérience globale de transport aérien s'améliorer, car ils pourraient se sentir moins stigmatisés du fait de la réduction des correspondances faussement positives, ce qui améliorerait leur expérience de voyage.

The Regulations are expected to result in time savings for air carriers and passengers during the check-in process, which may address perceived stigmatization associated with delays for travellers commuting by air.

Following publication of the draft amendments in the *Canada Gazette*, Part I, a minor change was incorporated into the final regulatory amendments (i.e. the requirement for passengers to present a piece of identification with a gender indicator for verification by airlines prior to boarding). This change constitutes a clarification of the type of identification that would be accepted at the boarding gate during domestic air travel, and does not remove the requirement to present or verify identification documents. Therefore, this change would not impact the reported cost estimates outlined herein. This change is beneficial for Canadian travellers, as it allows them to continue using a provincial health care card as an acceptable form of identification.

A full CBA report is available upon request by contacting the PS official whose contact information is provided at the end of the Regulatory Impact Analysis Statement.

Stakeholder profile

The scope of the CBA has been limited to commercial air carriers operating inbound and outbound international flights and domestic-only flights that are currently certified to operate in Canada and who have offices located in Canada. This corresponds to a total of 70 air carriers, of which 14 are Canadian-based commercial air carriers operating domestic flights only, 13 are Canadian-based commercial air carriers operating international and domestic flights, and 43 are foreign-based commercial passenger air carriers that have subsidiary offices in Canada, an FAOC issued by TC, and which operate international flights only.

Analytical framework

For the purpose of this analysis, it is assumed that air carriers would start implementing the program at different dates based on their capacity to implement the regulatory requirements and associated program activities. Therefore, the implementation schedule assumed for the purpose of this analysis was divided into three phases:

- Phase 1: the 12 largest air carriers under the scope of this analysis would begin implementation in 2021 (calendar year). These air carriers already possess significant capacity and account for the majority of flights and market share, and they are expected to accrue significant time savings;

Le Règlement devrait permettre aux transporteurs aériens et aux passagers de gagner du temps pendant le processus d'enregistrement, ce qui pourrait atténuer la stigmatisation perçue associée aux retards pour les voyageurs qui se déplacent par avion.

Après la publication des modifications dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, un changement mineur a été apporté aux modifications réglementaires finales (c'est-à-dire l'obligation pour les passagers de présenter une pièce d'identité indiquant le genre, aux fins de vérification par les compagnies aériennes avant l'embarquement). Ce changement constitue une précision sur les types de pièces d'identité acceptées à la porte d'embarquement pour les vols intérieurs et n'élimine pas l'exigence de présenter ou de vérifier ces pièces d'identité. Par conséquent, ce changement ne touche pas les estimations de coûts décrites dans le présent document. Ce changement est avantageux pour les voyageurs canadiens en ce qu'il leur permet de continuer d'utiliser leur carte de soins de santé provinciale comme pièce d'identité acceptée.

Le rapport complet de l'ACA est disponible sur demande en communiquant avec la responsable de SP aux coordonnées indiquées à la fin du résumé de l'étude d'impact de la réglementation.

Profil des intervenants

La portée de l'ACA a été limitée aux transporteurs aériens commerciaux exploitant des vols internationaux à l'arrivée et au départ et des vols intérieurs seulement qui sont actuellement certifiés pour mener des activités au Canada et qui ont des bureaux situés au Canada. Cela correspond à un total de 70 transporteurs aériens, dont 14 sont des transporteurs aériens commerciaux canadiens exploitant des vols intérieurs seulement, 13 sont des transporteurs aériens commerciaux canadiens exploitant des vols internationaux et intérieurs et 43 sont des transporteurs aériens étrangers commerciaux de passagers qui ont des bureaux secondaires au Canada, un certificat d'exploitation aérien étranger délivré par TC et qui exploitent des vols internationaux seulement.

Cadre analytique

Aux fins de la présente analyse, on suppose que les transporteurs aériens commenceraient à mettre en œuvre le programme à des dates différentes en fonction de leur capacité de mettre en œuvre les exigences réglementaires et les activités de programme connexes. Ainsi, le calendrier de mise en œuvre présumé aux fins de la présente analyse a été divisé en trois phases, comme suit :

- Phase 1 : les 12 plus grands transporteurs aériens visés par cette analyse commenceraient leur mise en œuvre en 2021 (année civile). Ces transporteurs aériens disposent déjà d'une capacité importante et représentent la majorité des vols et des parts de marché, et on s'attend à ce qu'ils réalisent d'importants gains de temps.

- Phase 2: the majority of the remaining airlines, consisting of 40 airlines operating mostly internationally, would begin implementation in late 2021 to align with the timing of other planned regulatory activities such as the implementation of the Entry/Exit initiative (Air component); and
- Phase 3: the 18 other airlines, most of which are operating at the domestic level only for the purpose of the PPP, would begin implementation in 2022.

The costs, whether one-time vs. ongoing, to air carriers have been modelled for these five compliance activities:

1. IT system testing and onboarding (one-time)
2. Training for airline staff (one-time)
3. Implementation of IT transmission method (one-time)
4. Transmission of data to the CBSA (ongoing)
5. Administrative activity (one-time)

The occurrence of costs by activity and phase is illustrated in Table 1 below. For discounting purposes, it is assumed that costs carried in fiscal year (FY) 2019–2020 are carried in 2019, costs carried in FY 2020–2021 are carried in 2020, and so on. Costs carried in FY 2028–2029 are assumed to be carried in 2028.

- Phase 2 : la majorité des compagnies aériennes restantes, soit 40 compagnies aériennes exerçant leurs activités principalement à l'échelle internationale, commenceraient la mise en œuvre à la fin de 2021 afin de s'harmoniser au calendrier des autres activités réglementaires prévues, comme la mise en œuvre de la composante aérienne de l'Initiative sur les entrées et les sorties.
- Phase 3 : les 18 autres compagnies aériennes, dont la plupart mènent des activités à l'échelle nationale uniquement dans le cadre du PPP, commenceraient à le mettre en œuvre en 2022.

Les coûts, qu'ils soient ponctuels ou permanents, pour les transporteurs aériens ont été modélisés pour ces cinq activités de conformité :

1. Essai et intégration des systèmes informatiques (une seule fois);
2. Formation du personnel des compagnies aériennes (une seule fois);
3. Mise en œuvre de la méthode de transmission informatique (une seule fois);
4. Transmission des données à l'ASFC (permanent);
5. Activité administrative (une seule fois).

La répartition des coûts par activité et par phase est illustrée dans le tableau 1 ci-dessous. Aux fins de l'actualisation, on suppose que les coûts engagés au cours de l'exercice 2019-2020 sont engagés en 2019, les coûts engagés au cours de l'exercice 2020-2021 sont engagés en 2020, etc. Les coûts engagés au cours de l'exercice 2028-2029 sont censés l'être en 2028.

Table 1: Occurrence of costs by activity and by phase over the 2019–2028 period

Phase	IT System Testing and Onboarding and Training for Airline Staff	Implementation of IT Transmission Method	Transmission of Data to the CBSA	Administrative Costs
Phase 1 (12 air carriers)	2020	N/A	2021–2028	2020 and 2023
Phase 2 (40 air carriers)	2021	N/A	2022–2028	2021 and 2023
Phase 3 (18 air carriers)	2022	2022	2023–2028	2022 and 2023

Tableau 1 : Répartition des coûts par activité et par phase sur la période 2019-2028

Phase	Essai et intégration du système de TI et formation du personnel des compagnies aériennes	Mise en œuvre de la méthode de transmission informatique	Transmission de données à l'ASFC	Coûts administratifs
Phase 1 (12 transporteurs aériens)	2020	S.O.	2021-2028	2020 et 2023
Phase 2 (40 transporteurs aériens)	2021	S.O.	2022-2028	2021 et 2023

Phase	Essai et intégration du système de TI et formation du personnel des compagnies aériennes	Mise en œuvre de la méthode de transmission informatique	Transmission de données à l'ASFC	Coûts administratifs
Phase 3 (18 transporteurs aériens)	2022	2022	2023-2028	2022 et 2023

Methodology

All costs are presented in 2018 constant dollars. Costs valued in other years are adjusted using the Consumer Price Index (CPI) published by Statistics Canada. The discount rate is 7% per year, and present values and annualized values of costs are calculated over a 10-year period from year 2019 to year 2028 and will be discounted to the base year of 2019.

Costs

1. Costs to air carriers

1.1 Transmission method costs

Costs associated with IT system testing and onboarding, implementation of the IT transmission method and the transmission of data to the CBSA have been developed for the three options of transmission methods that carriers can choose from to comply with the amendments. The assumptions regarding the wages, the number of hours required to conduct system testing, and the number of stakeholders impacted vary depending on the method chosen by air carriers. Table 2 summarizes the key assumptions adopted for the costs of the three transmission methods.

Méthodologie

Tous les coûts sont exprimés en dollars indexés de 2018. Les coûts évalués pour les autres années sont rajustés en fonction de l'indice des prix à la consommation publié par Statistique Canada. Le taux d'actualisation est de 7 % par année, et les valeurs actualisées et annualisées des coûts sont calculées sur une période de 10 ans, soit de 2019 à 2028, et seront actualisées à l'année de référence 2019.

Coûts

1. Coûts pour les transporteurs aériens

1.1 Coûts de la méthode de transmission

Les coûts associés à la mise à l'essai et à l'intégration du système de TI, à la mise en œuvre de la méthode de transmission informatique et à la transmission des données à l'ASFC ont été établis pour les trois options de méthodes de transmission que les transporteurs peuvent choisir pour se conformer aux modifications. Les hypothèses concernant les salaires, le nombre d'heures requises pour effectuer les essais du système et le nombre d'intervenants touchés varient selon la méthode choisie par les transporteurs aériens. Le tableau 2 résume les principales hypothèses retenues pour les coûts des trois méthodes de transmission.

Table 2: Assumptions per transmission method

Compliance Activity	Assumption	Third-party Service Provider	IAG Portal	MQ Direct Connection
IT system testing and onboarding, and method building	Number of impacted stakeholders	51	10	9
	Hours needed to create one field	0.5	0.5	0.5
	Hours needed for system testing	375 (150 international + 225 international/ domestic)	450 (150 international + 300 international/ domestic)	150 to 300
	Hourly wage	\$54.46/hour	\$45.38/hour	\$45.38/hour
	Transmission method to build	N/A	N/A	\$25,000–30,000

Compliance Activity	Assumption	Third-party Service Provider	IAG Portal	MQ Direct Connection
Transmission of data to the CBSA	Number of flights in 2018*	942 789	151 034	N/A
	Number of seats in 2018	50 561 532	N/A	N/A
	Transmission costs	Partial API: \$0.0616/flight Full API: \$0.0731/seat Close-out message: \$0.010/flight Ad hoc message** : \$0.010/seat	N/A	N/A
	Hours needed to process manifest	N/A	0.5 for first manifest 0.833 for additional manifests	N/A
	Hourly wage	N/A	\$31.49/hour	N/A

* It is assumed that international flights grow at an annual rate of 3% and domestic flights at 0.2% over the 2019–2028 period.

** Ad hoc messages include any change to passenger and/or flight data, or flight or reservation cancellation messages. The costs apply to 50% of seats.

Tableau 2 : Hypothèses par méthode de transmission

Activité de conformité	Hypothèse	Prestataire de services tiers	Portail PII	File d'attente de messages/connexion directe
Essai et intégration du système de TI et construction de la méthode	Nombre d'intervenants touchés	51	10	9
	Heures nécessaires pour créer un champ	0,5	0,5	0,5
	Heures nécessaires pour l'essai du système	375 (150 internationaux + 225 internationaux et intérieurs)	450 (150 internationaux + 300 internationaux et intérieurs)	De 150 à 300
	Salaire horaire	54,46 \$/heure	45,38 \$/heure	45,38 \$/heure
	Méthode de transmission à construire	S.O.	S.O.	De 25 000 à 30 000 \$
Transmission de données à l'ASFC	Nombre de vols en 2018*	942 789	151 034	S.O.
	Nombre de sièges en 2018	50 561 532	S.O.	S.O.
	Coûts de transmission	IPV partielle : 0,0616 \$/vol IPV complète : 0,0731 \$/siège Message de fermeture : 0,010 \$/vol Message ponctuel** : 0,010 \$/siège	S.O.	S.O.
	Heures nécessaires au traitement du manifeste	S.O.	0,5 pour le premier manifeste 0,833 pour les manifestes additionnels	S.O.
	Salaire horaire	S.O.	31,49 \$/heure	S.O.

* On suppose que les vols internationaux croissent à un taux annuel de 3 % et les vols intérieurs à 0,2 % au cours de la période 2019-2028.

** Un message ponctuel comprend toute modification des données relatives aux passagers ou aux vols, ou un message d'annulation de vol ou de réservation. Les coûts s'appliquent à 50 % des sièges.

Compliance Activity	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Public Safety Canada <ul style="list-style-type: none"> Redress list and SATA List transmission Compliance promotion 	\$1.9M	\$1.6M	\$1.6M	\$1.5M	\$1.5M	\$1.5M	\$1.5M	\$1.5M	\$1.5M	\$1.5M
Total	\$19.7M	\$19.9M	\$16.5M	\$13.6M	\$11.3M	\$11.3M	\$11.3M	\$11.3M	\$11.3M	\$11.3M

Tableau 5 : Résultats – Coûts totaux pour le gouvernement (non actualisés, en dollars canadiens constants de 2018)

Activité de conformité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Agence des services frontaliers du Canada <ul style="list-style-type: none"> Mise en place et mise à niveau du système de TI Essai, soutien et entretien informatique 	15 M\$	14,3 M\$	10,1 M\$	7,5 M\$	6,1 M\$	6,1 M\$	6,1 M\$	6,1 M\$	6,1 M\$	6,1 M\$
Services partagés Canada <ul style="list-style-type: none"> Mise à niveau de l'infrastructure de TI 	2,8 M\$	3,9 M\$	4,7 M\$	4,6 M\$	3,8 M\$	3,8 M\$	3,8 M\$	3,8 M\$	3,8 M\$	3,8 M\$
Sécurité publique Canada <ul style="list-style-type: none"> Transmission de la liste de rectification et de la liste de la LSDA Promotion de la conformité 	1,9 M\$	1,6 M\$	1,6 M\$	1,5 M\$	1,5 M\$	1,5 M\$	1,5 M\$	1,5 M\$	1,5 M\$	1,5 M\$
Total	19,7 M\$	19,9 M\$	16,5 M\$	13,6 M\$	11,3 M\$	11,3 M\$	11,3 M\$	11,3 M\$	11,3 M\$	11,3 M\$

Benefits

- Improved security for air travellers and Canadians

The amendments, which serve to support the enhanced PPP model, would strengthen national security and public safety as it is expected that there would be a reduction in the risk that certain individuals who may represent an imminent threat to public security board planes and commit terrorism offences. Currently, the inconsistent, and in some cases inadequate, passenger screening against the SATA List performed by air carriers can result in listed

Avantages

- Amélioration de la sécurité des voyageurs aériens et des Canadiens

Les modifications, qui servent à appuyer le modèle du PPP amélioré, renforceraient la sécurité nationale et la sécurité publique, car on s'attend à ce qu'il y ait une réduction du risque que certaines personnes qui pourraient représenter une menace imminente pour la sécurité publique montent à bord d'un avion et commettent des infractions terroristes. À l'heure actuelle, le contrôle incohérent et, dans certains cas, inadéquat des passagers par

individuals not being properly identified and, consequently, not being subject to operational directives issued by the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness.

2. Improved travel experience for air travellers

With a fuller screening done as early on as possible prior to the scheduled time of departure, it is expected that travellers could experience more efficient travel, thereby potentially improving their travel experience. In addition, it is expected that there would be fewer potential matches/false-positive matches between passengers and listed individuals that would prevent passengers from performing their own check-in. This could contribute to mitigating feelings of stigmatization that some travellers have experienced in the past because they have a similar or the same name as individuals on the SATA List.

3. Time savings for air carriers and air travellers

Time savings are to be expected to be achieved for air carriers and travellers, as the determination of whether a passenger is a SATA-listed person would be made earlier in the travel continuum with fewer impacts on the check-in process of boarding a flight. This would reduce the number of travellers that would be delayed by having to present themselves at an air carrier service counter to obtain a boarding pass. Air carrier agents at the counter would focus their attention on passengers who require assistance instead of having to screen against the SATA List and further verify the identity of passengers. With fewer travellers having to present themselves at the service counter to obtain their boarding pass following additional identification verification by the agent at the counter and a call at TC, air carrier agents could devote the time that they would have spent doing those activities to other activities instead.

Cost-benefit statement

Table 6 presents the incremental impacts of the amendments.

rapport à la liste établie en vertu de la LSDA effectué par les transporteurs aériens peut faire en sorte que les personnes inscrites sur la liste ne soient pas correctement identifiées et ne soient donc pas soumises aux directives opérationnelles émises par le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile.

2. Amélioration de l'expérience de voyage des voyageurs aériens

Grâce à un contrôle plus complet effectué le plus tôt possible avant l'heure de départ prévue, on s'attend à ce que les voyageurs puissent voyager plus efficacement, ce qui pourrait améliorer leur expérience de voyage. En outre, on s'attend à ce qu'il y ait moins de correspondances potentielles ou de correspondances faussement positives entre les passagers et les personnes figurant sur la liste qui empêcheraient les passagers d'effectuer leur propre enregistrement. Cela pourrait contribuer à atténuer le sentiment de stigmatisation que certains voyageurs ont éprouvé dans le passé parce qu'ils portent un nom similaire ou identique à celui de personnes figurant sur la liste établie en vertu de la LSDA.

3. Gain de temps pour les transporteurs aériens et les voyageurs aériens

Il faut s'attendre à ce que les transporteurs aériens et les voyageurs réalisent des économies de temps, car la détermination à savoir si un passager est sur la liste établie en vertu de la LSDA se ferait plus tôt dans le continuum des voyages, ce qui aurait moins d'incidence sur le processus d'enregistrement lors de l'embarquement sur un vol. Cela réduirait le nombre de voyageurs qui seraient retardés parce qu'ils doivent se présenter au comptoir de service des transporteurs aériens afin d'obtenir une carte d'embarquement. Les agents des transporteurs aériens au comptoir concentreraient leur attention sur les passagers qui ont besoin d'aide plutôt que d'avoir à vérifier la liste établie en vertu de la LSDA et l'identité des passagers. Comme il y aurait une réduction du nombre de voyageurs devant se présenter au comptoir de service pour obtenir leur carte d'embarquement après vérification supplémentaire de leur identité par l'agent au comptoir et un appel à TC, les agents des transporteurs aériens pourraient consacrer le temps qu'ils auraient consacré à ces activités à d'autres activités.

Énoncé coûts-avantages

Le tableau 6 présente les impacts différentiels des modifications.

Table 6: Cost-benefit statement table (discounted at 7% to base year 2019, in millions of 2018 Canadian dollars)

		2019–2022 (Implementation Year)	2023–2029 (Ongoing)	Total (Present Value)	Annualized Average	Annualized Average per Stakeholder
Quantified costs						
Air carriers	IT system testing/ onboarding	\$0.65	\$0	\$0.7	\$0.1	\$0.0001
	Training	\$0.1	\$0	\$0.1	\$0.01	\$0.0002
	Transmission method to build	\$0.2	\$0	\$0.2	\$0.02	\$0.0003
	Transmission of data to the CBSA	\$6.5	\$51.3	\$57.8	\$8.2	\$0.1
	Administrative activity (reporting)	\$0.0003	\$0	\$0.0003	\$0.0001	\$0.000001
	Subtotal	\$7.5	\$51.3	\$58.8	\$8.4	\$0.01
Government of Canada	Canada Border Services Agency <ul style="list-style-type: none"> IT system built and upgrades IT testing, support and maintenance 	\$43.4	\$23.5	\$66.9	\$9.5	\$0.1
	Shared Services Canada <ul style="list-style-type: none"> IT infrastructure upgrade 	\$14.3	\$14.9	\$29.2	\$4.2	\$0.06
	Public Safety Canada <ul style="list-style-type: none"> Redress list and SATA List transmission Compliance promotion 	\$6.0	\$5.7	\$11.8	\$1.7	\$0.02
	Subtotal	\$63.7	\$44.1	\$107.9	\$15.4	\$0.18
Total costs				\$166.7	\$23.7	\$0.3

Note: Figures may not add up to totals due to rounding.

Qualitative impacts

Air travellers and Canadians

- Time savings: As the majority of the potential matches would be resolved in advance of the check-in, air travellers would experience less delay when travelling. With the resolution of potential matches prior to the check-in and less disruption in the travel continuum, passengers would be in a position to perform their check-in faster through self-service check-in processes.
- Improved travel experience: Some travellers would feel less stigmatized as they would no longer be required to present themselves at service counters for further identity verification. As a result, travellers with approved unique identifiers would have an improved air travel experience. There would also be a reduced number of incorrect matches since more data would be taken into consideration when screening passengers against the SATA List. This would reduce the feeling of stigmatization for some travellers who may have been incorrectly identified as potentially being on the SATA List in the past.
- Improved security: Implementation of centralized screening would decrease the likelihood of a listed individual travelling due to inconsistent and insufficient screening conducted by air carriers. The Government's consistent and rigorous screening of passenger manifests against the SATA List and identifying potential matches would enhance national security by reducing the risk of errors in the screening.

Air carriers

- Time savings: Air carriers are expected to save time during the check-in process as there would be less identity verifications at service counters. It is also expected that air carriers would receive and process fewer complaints from passengers.

Tableau 6 : Tableau de l'énoncé coûts-avantages (actualisé à un taux de 7 % à l'année de référence 2019, en millions de dollars canadiens de 2018)

		2019-2022 (année de mise en œuvre)	2023-2029 (permanent)	Total (valeur actuelle)	Moyenne annualisée	Moyenne annualisée par intervenant
Coûts quantifiés						
Transporteurs aériens	Essai et intégration des systèmes de TI	0,65 \$	0 \$	0,7 \$	0,1 \$	0,0001 \$
	Formation	0,1 \$	0 \$	0,1 \$	0,01 \$	0,0002 \$
	Méthode de transmission à construire	0,2 \$	0 \$	0,2 \$	0,02 \$	0,0003 \$
	Transmission de données à l'ASFC	6,5 \$	51,3 \$	57,8 \$	8,2 \$	0,1 \$
	Activité administrative (déclaration)	0,0003 \$	0 \$	0,0003 \$	0,0001 \$	0,000001 \$
	Sous-total	7,5 \$	51,3 \$	58,8 \$	8,4 \$	0,01 \$
Gouvernement du Canada	Agence des services frontaliers du Canada <ul style="list-style-type: none">Mise en place et mise à niveau du système de TIEssai, soutien et entretien informatique	43,4 \$	23,5 \$	66,9 \$	9,5 \$	0,1 \$
	Services partagés Canada <ul style="list-style-type: none">Mise à niveau de l'infrastructure de TI	14,3 \$	14,9 \$	29,2 \$	4,2 \$	0,06 \$
	Sécurité publique Canada <ul style="list-style-type: none">Transmission de la liste de rectification et de la liste de la LSDAPromotion de la conformité	6,0 \$	5,7 \$	11,8 \$	1,7 \$	0,02 \$
	Sous-total	63,7 \$	44,1 \$	107,9 \$	15,4 \$	0,18 \$
Coûts totaux				166,7 \$	23,7 \$	0,3 \$
<i>Remarque : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.</i>						

Incidences qualitatives

Voyageurs aériens et Canadiens

- Gain de temps : Comme la majorité des correspondances potentielles seraient réglées avant l’enregistrement, les voyageurs aériens subiraient moins de retards lorsqu’ils voyagent. Avec la résolution des correspondances potentielles avant l’enregistrement et moins de perturbations dans le continuum du voyage, les passagers seraient en mesure d’effectuer leur enregistrement plus rapidement grâce aux processus d’enregistrement en libre-service.
- Amélioration de l’expérience de voyage : Certains voyageurs se sentiraient moins stigmatisés, car ils ne seraient plus obligés de se présenter aux comptoirs de service pour une vérification plus poussée de leur identité. Par conséquent, les voyageurs ayant des identifiants uniques approuvés bénéficieraient d’une meilleure expérience de voyage en avion. Le nombre de correspondances incorrectes serait également réduit puisque davantage de données seraient prises en compte lors du contrôle des passagers contre la liste établie en vertu de la LSDA. Cela réduirait le sentiment de stigmatisation de certains voyageurs qui ont été ciblés à tort comme étant potentiellement sur la liste établie en vertu de la LSDA.
- Sécurité accrue : La mise en œuvre d’un contrôle centralisé réduirait la probabilité qu’une personne inscrite sur la liste voyage en raison d’un contrôle incohérent et insuffisant effectué par les transporteurs aériens. Un contrôle uniforme et rigoureux, par le gouvernement, des manifestes de passagers contre la liste établie en vertu de la LSDA et l’identification des correspondances potentielles renforcerait la sécurité nationale en réduisant le risque d’erreurs pendant le contrôle.

Transporteurs aériens

- Gain de temps : On s’attend à ce que les transporteurs aériens gagnent du temps pendant le processus d’enregistrement, car il y aurait moins de vérifications d’identité aux comptoirs de service. On s’attend également à ce que les transporteurs aériens reçoivent et traitent moins de plaintes des passagers.

Small business lens

The small business lens applies as the amendments impact one small business. Of the 70 commercial air carriers identified within the scope of these Regulations, one meets the definition of small business as outlined in the Treasury Board Secretariat’s Policy on Limiting Regulatory Burden on Business, namely, any business, whether incorporated or not, with fewer than 100 employees or between \$30,000 and \$5 million in annual gross revenues.

The average total costs (present value) for this small air carrier are estimated at \$8,553.11 (or \$1,217.77 annually). Both direct compliance and administrative costs associated with the amendments have been calculated for the small business lens. The compliance activities included in the calculations are the upfront costs relating to IT testing and onboarding; training; transmission method to build; and ongoing costs of transmitting the passenger and flight data so that the air carrier has the capability to meet its information obligations.

Table 7: Small business lens

Small Business Lens Summary Quantified Costs (in 2018 Canadian Constant Dollars)		
Number of small businesses impacted	1	
Number of years	2019 to 2028	
Base year for costing	2019	
Compliance costs	Annualized Value	Present Value

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises s’applique, puisque les modifications touchent une petite entreprise. Des 70 transporteurs aériens commerciaux ciblés dans le cadre de ce règlement, un seul répond à la définition de petite entreprise telle qu’elle est énoncée dans la Politique sur la limitation du fardeau réglementaire sur les entreprises du Secrétariat du Conseil du Trésor, soit toute entreprise, incorporée ou non, qui compte moins de 100 employés ou qui génère de 30 000 \$ à 5 millions de dollars en revenus bruts par année.

Le coût moyen total (valeur actualisée) pour ce petit transporteur aérien est estimé à 8 553,11 \$ (ou 1 217,77 \$ par année). Les coûts administratifs et d’observation directs associés aux modifications ont été calculés selon la lentille des petites entreprises. Les activités de conformité incluses dans les calculs sont les coûts initiaux liés à des essais informatiques et de l’embarquement; de la formation; la méthode de transmission à construire; aux coûts permanents de transmission des données sur les passagers et les vols pour que le transporteur aérien puisse remplir ses obligations en matière de renseignements.

Tableau 7 : Lentille des petites entreprises

Sommaire de la lentille des petites entreprises Coûts quantifiés (en dollars canadiens constants de 2018)		
Nombre de petites entreprises touchées	1	
Nombre d’années	2019 à 2028	
Année de référence pour l’établissement des coûts	2019	
Coûts de conformité	Valeur par année	Valeur actuelle

Small Business Lens Summary Quantified Costs (in 2018 Canadian Constant Dollars)		
Overall costs for the implementation of centralized screening and ongoing	\$1,217.77	\$8,553.11
Subtotal	\$1,217.77	\$8,553.11
Administrative costs	Annualized Value	Present Value
Overall administrative costs for signing and sending the confirmation that the lists have been destroyed	\$0.00	\$2.00
Subtotal	\$0.00	\$2.00
Grand total	\$1,217.77	\$8,555.11

It should be noted that there was no flexible option considered for these Regulations, following a direct communication with the small business. Given that the company is already providing passenger and flight data to the CBSA for their Air programs and that the company is only operating international flights, most of the upfront costs are either not applicable or not cost-prohibitive, as the PPP would allow current transmission methods used for the CBSA Air programs to be used for its purpose. As for the ongoing costs, only the pre-check-in/72 hours transmission requirement is added to the already required transmissions for CBSA Air programs, which is again not considered to be cost prohibitive. Finally, air carriers will have a two-year period to complete the transition, which should provide sufficient time and flexibility to this small business to manage the implementation of centralized screening.

One-for-one rule

The one-for-one rule applies since there is an incremental increase in the administrative burden on business, and the proposal is considered an “IN” under the rule. Under the amendments, air carriers would be required to sign, file, and send a template letter to the CBSA confirming that all SATA lists have been destroyed or deleted. This activity is required to demonstrate compliance. The total annualized administrative cost associated with this activity is estimated to be \$11 (in 2012 dollars) or an annualized average cost of \$0 per business. The costs are estimated using the hourly wage of an external IT consultant for air carriers using the services of third-party service providers while, for the air carriers transmitting data through MQ/Direct Connection or IAG Portal, the hourly wage of an internal IT consultant has been used. It is estimated that it would take three minutes to perform these tasks. It is assumed that this activity would be conducted in 2023 once all carriers are expected to have onboarded to centralized screening.

Sommaire de la lentille des petites entreprises Coûts quantifiés (en dollars canadiens constants de 2018)		
Coûts globaux de mise en œuvre d'un contrôle centralisé et continu	1 217,77 \$	8 553,11 \$
Sous-total	1 217,77 \$	8 553,11 \$
Coûts administratifs	Valeur par année	Valeur actuelle
Coûts administratifs globaux pour la signature et l'envoi de la confirmation que les listes ont été détruites	0,00 \$	2,00 \$
Sous-total	0,00 \$	2,00 \$
Total général	1 217,77 \$	8 555,11 \$

Il est à noter qu'aucune option souple n'a été envisagée pour ce règlement, à la suite d'une communication directe avec la petite entreprise. Étant donné que l'entreprise fournit déjà des données sur les passagers et les vols à l'ASFC pour ses programmes aériens et qu'elle n'exploite que des vols internationaux, la plupart des coûts initiaux ne s'appliquent pas ou ne sont pas prohibitifs puisque le PPP permettrait d'utiliser à cette fin les méthodes de transmission utilisées actuellement pour les programmes aériens de l'ASFC. En ce qui concerne les coûts permanents, seule l'exigence de transmission préalable à l'enregistrement/72 heures est ajoutée aux transmissions déjà exigées pour les programmes aériens de l'ASFC, ce qui n'est pas considéré comme un coût prohibitif. Enfin, les transporteurs aériens disposeront d'une période de deux ans pour terminer la transition, ce qui devrait donner suffisamment de temps et de souplesse à cette petite entreprise pour gérer la mise en œuvre du contrôle centralisé.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique, puisqu'il y a une augmentation progressive du fardeau administratif des entreprises et que la proposition est considérée comme un « ajout » en vertu de cette règle. En vertu des modifications, les transporteurs aériens seraient tenus de signer, de classer et d'envoyer une lettre modèle à l'ASFC pour confirmer que toutes les listes de la LSDA ont été détruites ou supprimées. Cette activité est nécessaire afin de démontrer la conformité. Le coût administratif total annualisé associé à cette activité est estimé à 11 \$ (en dollars de 2012) ou à un coût moyen annualisé de 0 \$ par entreprise. Les coûts sont établis à partir du salaire horaire d'un consultant externe en TI pour les transporteurs aériens qui utilisent les services de fournisseurs de services tiers, tandis qu'il a été établi à partir du salaire horaire du consultant interne en TI pour les transporteurs aériens qui transmettent des données par l'entremise d'une file d'attente de messages/connexion directe ou du portail PII. On estime qu'il faudrait trois minutes

There is no administrative burden associated with the consequential amendment to the *Designated Provisions Regulations* for businesses.

Regulatory cooperation and alignment

There are no international standards or guidelines concerning how countries should screen no-fly lists to protect national security. However, Canada's switch from decentralized screening by air carriers to centralized government-controlled screening aligns with the current "No Fly" list screening practices of other countries such as the United Kingdom, the United States (U.S.), and Australia. The amendments have been developed to mirror regulatory requirements under the U.S. Secure Flight Program as per the Secure Flight regulations as much as possible¹¹ to reduce the regulatory burden associated with the amendments on international air carriers. International air carriers will therefore be in a position to leverage their existing functionality and technology to further reduce the potential impacts and financial costs. This is particularly true for the process associated with the electronic messages (codes) coming back from the Government that communicate to the air carriers whether the passenger can obtain a boarding pass or not and thus reducing the costs for training. In addition, air carriers are already used to providing certain passenger and flight data for the purpose of the Secure Flight Program, the same passenger and flight data that are required for the PPP.

Secure Flight is an air passenger pre-screening program, implemented in 2009, that affects flights within, into, out of, and over the United States. It matches passenger information against watch lists maintained by the U.S. federal government, prevents individuals on the No Fly List from boarding an aircraft, and subjects individuals on the Selectee List to enhanced screening to determine if they are permitted to board an aircraft.

¹¹ The differences are the following: The United States is requesting passenger and flight data 72 hours before the scheduled departure time (SDT), but Canada will ask for both "pre-check-in" (72 hours until check-in starts) and "at check-in" (which could be either 48 hours or 24 hours prior to the SDT) data; the United States has mandated the type of travel documents for both international and domestic flights through the *Real ID Act*, which is not the case in Canada for domestic flights; and the United States screens all passengers overflying the continental United States, which is defined as the contiguous lower 48 states and does not include Alaska or Hawaii. Canada does not have this requirement.

pour accomplir ces tâches. Il est présumé que cette activité serait menée en 2023 lorsque l'on prévoit que tous les transporteurs auront intégré le contrôle centralisé.

Il n'y a aucun fardeau administratif associé à la modification corrélative au *Règlement sur les textes désignés* pour les entreprises.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Il n'existe pas de normes ou de lignes directrices internationales sur la façon dont les pays devraient contrôler les listes d'interdiction de vol afin de protéger la sécurité nationale. Toutefois, le passage du Canada du contrôle décentralisé par les transporteurs aériens au contrôle centralisé par le gouvernement s'aligne sur les pratiques actuelles de contrôle de la liste d'interdiction de vol d'autres pays, comme le Royaume-Uni, les États-Unis et l'Australie. Les modifications ont été élaborées de manière à refléter autant que possible les exigences réglementaires du programme Secure Flight des États-Unis, conformément aux règlements de Secure Flight¹¹, afin de réduire le fardeau réglementaire associé aux modifications pour les transporteurs aériens internationaux. Ces derniers seront ainsi en mesure d'exploiter leur fonctionnalité et leur technologie existantes pour réduire davantage les répercussions et les coûts financiers éventuels. C'est particulièrement vrai pour le processus associé aux messages électroniques (codes) renvoyés par le gouvernement qui indiquent aux transporteurs aériens si le passager peut obtenir ou non une carte d'embarquement, ce qui réduit les coûts de formation. En outre, les transporteurs aériens sont déjà habitués à fournir certaines données relatives aux passagers et aux vols aux fins du programme Secure Flight, soit les mêmes données relatives aux passagers et aux vols que celles qui sont requises pour le PPP.

Secure Flight est un programme de précontrôle des passagers aériens, mis en œuvre en 2009, qui a une incidence sur les vols à l'intérieur, à destination, en provenance et au-dessus des États-Unis. Il compare les renseignements sur les passagers aux listes de surveillance tenues par le gouvernement fédéral américain, empêche les personnes inscrites sur la liste d'interdiction de vol d'embarquer dans un aéronef et soumet les personnes inscrites sur la liste de sélection à un contrôle accru pour déterminer si elles sont autorisées à monter à bord d'un aéronef.

¹¹ Voici les différences : Les États-Unis demandent des données sur les passagers et les vols 72 heures avant l'heure de départ prévue, mais le Canada les demandera à la fois avant l'enregistrement (72 heures avant le début de l'enregistrement) et au moment de l'enregistrement (qui pourrait avoir lieu 48 heures ou 24 heures avant l'heure de départ prévue); les États-Unis ont rendu obligatoire le type de documents de voyage pour les vols internationaux et intérieurs en vertu de la *Real ID Act*, ce qui n'est pas le cas au Canada pour les vols intérieurs; les États-Unis contrôlent tous les passagers qui survolent le territoire continental des États-Unis, qui est défini comme les 48 États inférieurs contigus et ne comprend pas l'Alaska ni Hawaii. Le Canada n'a pas cette exigence.

The amendments are similar to U.S. requirements in that they require air carriers to transmit electronically passenger data to a government-managed centralized system prior to the check-in of the passengers and every time there are new passenger reservations and/or changes to the already provided passengers' information. An electronic response from the Government is then provided to the air carriers informing them of whether the person can obtain a boarding pass or not.

For the redress system, Canada's approach also aligns closely with the approach taken by the United States, where unique identifiers are issued to individuals with false-positive matches, as well as to any traveller who has experienced issues during their travel screening at transportation hubs (airports and train stations) or crossing U.S. borders. Similar to the U.S. system, the PPP will issue unique identifiers to all applicants.

Gender-based analysis plus

The amendments will support the establishment of a centralized screening and redress system to address the issue of false-positive matches. These amendments were developed, in part, to mitigate and address potential differential or adverse impacts on a number of socio-economic groups. Gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been identified with the transfer of the screening process from the air carriers to the Government as well as with the establishment of a redress program.

Age: [Children] Under the current PPP, parents whose children's names are the same as or similar to someone on the SATA List are not able to check in their children for flights online or at a self-service kiosk and, at times, have been required to provide additional identification or have been subject to additional questioning to confirm that their child is not a SATA-listed individual. Although it is reasonable to assume that an adult with the same or similar name as a listed individual could be a potential match, it is unreasonable to assume that a young child with the same or similar name as a listed individual could be a potential match. The current program has thus resulted in a negative impact on some children and their parents.

Without having access to data on DOB for domestic flight reservations, and with the current processes in place where only the name of the passenger is screened against the SATA List prior to check-in, it is not possible for air carriers to determine in advance of the passenger arriving

Les modifications sont semblables aux exigences américaines en ce sens qu'elles exigent des transporteurs aériens qu'ils transmettent électroniquement les données sur les passagers à un système centralisé géré par le gouvernement avant l'enregistrement des passagers et chaque fois qu'il y a de nouvelles réservations ou des changements aux renseignements déjà fournis sur les passagers. Une réponse électronique du gouvernement est ensuite fournie aux transporteurs aériens pour leur indiquer si la personne peut obtenir une carte d'embarquement ou non.

En ce qui concerne le système de rectification, l'approche du Canada s'aligne également sur l'approche adoptée par les États-Unis, où des identificateurs uniques sont délivrés aux personnes dont la correspondance est fausement positive, ainsi qu'à tout voyageur qui a eu des problèmes au cours du contrôle de ses déplacements aux plaques tournantes du transport (aéroports et gares) ou qui traverse les frontières américaines. À l'instar du système américain, le PPP délivrera des identifiants uniques à tous les demandeurs.

Analyse comparative entre les sexes plus

Les modifications appuieront l'établissement d'un système centralisé de contrôle et de rectification pour régler le problème des correspondances fausement positives. Ces modifications ont été élaborées, en partie, afin d'atténuer et de traiter les répercussions différentielles ou négatives possibles sur un certain nombre de groupes socio-économiques. Des répercussions relatives à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) ont été soulevées en ce qui a trait au transfert du processus de contrôle des transporteurs aériens au gouvernement ainsi qu'à l'établissement d'un programme de rectification.

Âge : [Enfants] Dans le cadre du PPP actuel, les parents ayant un enfant qui porte un nom identique ou similaire à celui d'une personne figurant sur la liste établie en vertu de la LSDA ne sont pas en mesure d'enregistrer leur enfant pour des vols en ligne ou à un kiosque libre-service et, parfois, ont été tenus de fournir des pièces d'identité supplémentaires ou ont été soumis à des questions supplémentaires pour confirmer que leur enfant n'est pas une personne inscrite sur la liste établie en vertu de la LSDA. Bien qu'il soit raisonnable de supposer qu'un adulte portant le même nom ou un nom semblable à celui d'une personne inscrite sur la liste pourrait bel et bien être la personne inscrite sur la liste, il n'est pas raisonnable de supposer qu'un jeune enfant portant le même nom ou un nom semblable pourrait être cette personne. Le programme actuel a donc eu une incidence négative sur certains enfants et sur leurs parents.

Sans avoir accès aux données sur la DDN pour les réservations de vols intérieurs, et avec les processus actuels en place où seul le nom du passager est contrôlé contre la liste établie en vertu de la LSDA avant l'enregistrement, il n'est pas possible pour les transporteurs aériens de déterminer

in person at the air carrier counter if that passenger is an adult or a child. The amendments require air carriers to collect DOB, as well as other passenger data, for domestic and international flights in an effort to limit the chances of false-positive matches for children as well as for adults. It is possible, however, that older children with the same or similar name as a listed individual could also have the same or similar DOB as a listed individual, in which case false-positive matches for certain older children could still occur given that there is some discretion exercised by air carrier agents when verifying the identity of passengers who appear to be 18 years of age or older, as provided in the amendments to the Regulations. This could negatively impact certain older children, particularly if combined with other factors such as names of SATA-listed individuals that are common to particular races or ethnicities.

As mitigation, the redress system will allow parents who obtained a unique identifier for their child to provide it at the time of booking. This would help to avoid confusion regarding the identity of their children and that of individuals with the same or similar names and DOBs on the SATA List and would therefore facilitate travel.

[Seniors] Some seniors may encounter difficulties with submitting an online request for a unique identifier, as a basic degree of technical knowledge and connectivity will be required. As a mitigation measure, individuals will also have the option to submit the application via mail, at their own cost.

Race/ethnicity: Identification of a traveller against the SATA List will be done through a centralized government IM/IT system, limiting any potential unconscious bias associated with human screening and inconsistent screening methods among different air carriers. The centralized government IM/IT system will involve the screening of names through a name-matching algorithm, which may still result in a disproportionate number of false-positive matches that may disproportionately impact members of certain racial/ethnic groups who in turn disproportionately experience more delays at airports when compared to other travellers. As mitigation, the use of a unique identifier will help to decrease false-positive matches associated with screening names through a name-matching algorithm.

à l'avance si le passager est un adulte ou un enfant avant son arrivée en personne au comptoir du transporteur aérien. Les modifications exigeraient des transporteurs aériens qu'ils recueillent des données sur la DDN, ainsi que d'autres données sur les passagers, pour les vols intérieurs et internationaux afin de limiter les risques de correspondances faussement positives pour les enfants, ainsi que pour les adultes. Il est toutefois possible que des enfants plus âgés portant le même nom ou un nom semblable à celui d'une personne inscrite sur la liste puissent aussi avoir la même DDN ou une DDN semblable à celle d'une personne inscrite sur la liste, auquel cas une correspondance faussement positive pour certains enfants plus âgés pourrait quand même se produire étant donné que les agents des transporteurs aériens exercent une certaine discrétion dans la vérification de l'identité des passagers qui semblent être âgés de 18 ans ou plus, comme le prévoient les modifications au Règlement. Cela pourrait avoir une incidence négative sur certains enfants plus âgés, en particulier lorsque combiné avec d'autres facteurs tels que les noms de personnes figurant sur la liste établie en vertu de la LSDA qui sont communs à des races ou à des ethnicités particulières.

Comme mesure d'atténuation, le système de rectification permettra aux parents qui ont obtenu un identifiant unique pour leur enfant de le fournir au moment de la réservation. Cela aiderait à atténuer la confusion entre l'identité de leur enfant et celle de la personne dont le nom et la date de naissance sont identiques ou similaires et qui figurent sur la liste, ce qui faciliterait les déplacements.

[Personnes âgées] Certaines personnes âgées peuvent avoir de la difficulté à présenter une demande en ligne pour obtenir un identifiant unique, car un niveau de connaissance technique de base et une connectivité seront requis. À titre de mesure d'atténuation, les particuliers auront également la possibilité de présenter leur demande par la poste, à leurs propres frais.

Race/ethnicité : L'identification d'un voyageur inscrit sur la liste établie en vertu de la LSDA se fera au moyen d'un système centralisé de GI-TI du gouvernement, ce qui limitera tout préjugé inconscient potentiel associé au contrôle humain et aux méthodes de contrôle incohérentes entre différents transporteurs aériens. Le système centralisé de GI-TI du gouvernement comprendra le contrôle des noms au moyen d'un algorithme de correspondance des noms, ce qui peut encore entraîner un nombre disproportionné de correspondances faussement positives, et ainsi avoir une incidence disproportionnée sur les membres de certains groupes raciaux ou ethniques qui, en retour, subissent plus de retards aux aéroports que d'autres voyageurs. Comme mesure d'atténuation, l'utilisation d'un identifiant unique aidera à réduire les correspondances faussement positives associées au contrôle des noms au moyen d'un algorithme de correspondance des noms.

Gender: At the time of the booking, members of the LGBTQ2 community will be able to select a gender-neutral option (non-binary). Although gender identification (through the provision of gender-based data) will be required to support the centralized system, air carriers will no longer be required to verify the gender of passengers at the boarding gate.

Remote communities and low-income individuals: Individuals with low income or members of remote communities, such as northern communities, may have difficulties accessing the Internet to acquire information on the redress system or to submit an online application. As a mitigation measure, individuals will also have the option to submit the application via mail, at their own cost.

In northern Indigenous communities, it may be more difficult to obtain a government-issued photo ID due to the prohibitive costs associated with obtaining the photo and/or from having to travel to a less remote location to obtain such a photo. To mitigate this circumstance, the Regulations will continue to permit individuals travelling domestically to provide two valid pieces of identification issued by a government authority, with at least one that indicates the passenger's full name, DOB and gender. Guidance will be provided to air carriers to assist in determining pieces of identification issued by a government authority that are acceptable.

Privacy impacts

Under SATA, as amended by Bill C-59, PS, the CBSA and TC must destroy the personal data collected under the amendments after seven days. PS officials have completed a privacy impact assessment (PIA) for the implementation of the enhanced PPP model. Following full implementation of this initiative, the PIA will be available upon request.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

There are two coming-into-force provisions in these amendments:

- The provisions pertaining to the type of identification documents that can be presented at boarding gates for domestic or international flights, including the process air carriers must follow for the verification of identity at the boarding gate, will come into force upon registration.

Genre : Au moment de la réservation, les membres de la communauté LGBTQ2 pourront choisir une option non genrée (non binaire). Bien que l'identification du genre (par l'entremise de données sur le genre) soit nécessaire pour appuyer le système centralisé, les transporteurs aériens ne seront plus tenus de vérifier le genre des passagers à la porte d'embarquement.

Collectivités éloignées et personnes à faible revenu : Les personnes à faible revenu ou les membres de collectivités éloignées, comme les collectivités nordiques, peuvent avoir de la difficulté à accéder à l'Internet pour obtenir des renseignements sur le système de rectification ou pour présenter une demande en ligne. À titre de mesure d'atténuation, les particuliers auront également la possibilité de présenter leur demande par la poste, à leurs propres frais.

Dans les collectivités autochtones du Nord, il peut être plus difficile d'obtenir une pièce d'identité avec photo délivrée par le gouvernement en raison des coûts prohibitifs associés à l'obtention de la photo ou à la nécessité de se rendre dans un endroit moins éloigné pour obtenir une telle photo. Pour atténuer cette situation, le Règlement continuera de permettre aux personnes qui voyagent au Canada de fournir deux pièces d'identité valides délivrées par une autorité gouvernementale, dont au moins une qui indique le nom complet, la DDN et le genre du passager. Des directives seront fournies aux transporteurs aériens pour les aider à déterminer les pièces d'identité acceptables délivrées par une autorité gouvernementale.

Répercussions sur la protection des renseignements personnels

En vertu de la LSDA, telle qu'elle est modifiée par le projet de loi C-59, SP, l'ASFC et TC doivent détruire les renseignements personnels recueillis conformément aux modifications dans les sept jours suivant leur obtention. Les représentants de SP ont réalisé une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée (EFVP) pour la mise en œuvre du modèle PPP amélioré. À la suite de la mise en œuvre complète de cette initiative, l'EFVP sera disponible sur demande.

Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service

Mise en œuvre

Les modifications comportent deux dispositions d'entrée en vigueur :

- Les dispositions relatives au type de documents d'identité qui peuvent être présentés à la porte d'embarquement pour les vols intérieurs ou internationaux, y compris le processus que les transporteurs aériens doivent suivre pour vérifier l'identité à la porte d'embarquement, entreront en vigueur dès l'enregistrement.

- The remaining provisions come into force on the day on which subsection 173(1) of the *National Security Act, 2017*, chapter 13 of the *Statutes of Canada* (2019) comes into force. The coming-into-force date of these legislative provisions will be set by order in council in the future. Currently, the anticipated targeted time frame for this is late 2020. This includes all the provisions pertaining to the authority for implementation of centralized screening (i.e. the prescribed information, time and manner; the process to follow for centralized screening; the procedures for failure of the electronic communications system; and the repealing of current requirements for air carriers with respect to the SATA List).

Implementation phases associated with the coming into force of the centralized screening provisions

The first phase of implementation will begin following the roll-out of the PPP component on the CBSA IT platform and upgrading of the necessary systems. It is anticipated that the current version would be completed in 2020 (this is the target timeline). The implementation phase will start with the operational testing for each air carrier of the capabilities to interact with the CBSA. Once testing is complete, air carriers will obtain their certification from the CBSA.

Examples of conditions to be met to be considered “certified” are

- (i) Establishment of data transmission connections between the air carrier and the CBSA;
- (ii) Test ability for the air carrier to send passenger and flight data (prior to check-in [72 hours before the scheduled flight departure], at check-in and for all updates of data elements if they change until flight departure) to the CBSA;
- (iii) Test ability for the air carrier to receive and process the PPP inhibit/cleared results within interactive board/no-board messages (results from the CBSA conducting the screening against the operational SATA and Redress Lists);
- (iv) Test ability for the air carrier to receive and process the updated PPP inhibit/cleared result within an unsolicited board/no-board message (updated direction from the TC PPPOC), and the ability for the air carrier to respond to the CBSA with an acknowledgement that it received the message that all passengers are cleared or that a match was found (resulting in operational directions to deny transportation or conduct additional screening); and
- (v) Test ability for the air carrier to submit the four flight update notifications message (close-out, cancellation reservation, reduction in party, and cancelled flight).

- Les autres dispositions entrent en vigueur à la date d’entrée en vigueur du paragraphe 173(1) de la *Loi de 2017 sur la sécurité nationale*, chapitre 13 des *Lois du Canada* (2019). La date d’entrée en vigueur de ces dispositions législatives sera fixée par décret à une date ultérieure. À l’heure actuelle, l’échéancier prévu est à la fin de 2020. Cela comprend toutes les dispositions relatives à l’autorisation de mettre en œuvre le contrôle centralisé (c’est-à-dire les renseignements, les modalités et les délais visés; le processus à suivre pour le contrôle centralisé; les procédures en cas de défaillance du système de communication électronique; l’abrogation des exigences actuelles des transporteurs aériens en ce qui concerne la liste établie en vertu de la LSDA).

Étapes de mise en œuvre associées à l’entrée en vigueur des dispositions sur le contrôle centralisé

La première phase de mise en œuvre commencera après la mise en place du volet du PPP sur la plateforme de TI de l’ASFC et la mise à niveau des systèmes nécessaires. On s’attend à ce que la version actuelle soit terminée en 2020 (il s’agit de l’échéance cible). La phase de mise en œuvre commencera par la mise à l’essai opérationnelle, pour chaque transporteur aérien, des capacités d’interaction avec l’ASFC. Une fois les essais terminés, les transporteurs aériens obtiendront leur certification de l’ASFC.

Des exemples de conditions à remplir pour être considéré comme « certifié » suivent :

- (i) Établissement de connexions de transmission de données entre le transporteur aérien et l’ASFC;
- (ii) Capacité du transporteur aérien d’envoyer à l’ASFC les données sur les passagers et le vol (avant l’enregistrement [72 heures avant le départ prévu du vol], à l’enregistrement et à toutes les mises à jour des éléments de données s’ils changent avant le départ du vol);
- (iii) Capacité pour le transporteur aérien de recevoir et de traiter les résultats « interdiction/autorisation » du PPP dans des messages interactifs d’embarquement ou de non-embarquement (résultats de l’ASFC effectuant le contrôle contre les listes opérationnelles de rectification et en vertu de la LSDA);
- (iv) Capacité du transporteur aérien de recevoir et de traiter le résultat mis à jour « interdiction/autorisation » du PPP dans un message non sollicité d’embarquement ou de non-embarquement (directive mise à jour du COPPP de TC), puis de répondre en accusant réception à l’ASFC du message selon lequel tous les passagers sont autorisés ou une correspondance a été trouvée (résultant en des directives opérationnelles du refus de transport ou d’un contrôle supplémentaire requis);

During the operational testing period, air carriers will continue to match passenger data against the SATA List under current procedures and will remain responsible for identifying possible matches as a result of their own SATA List matching determination.

The implementation of the PPP component on the CBSA IT platform and on that of air carriers is separated into three phases:¹²

- Phase 1 (2021) — Top 12 carriers with highest passenger volume;
- Phase 2 (end of 2021) — 84¹³ carriers that are already transmitting flight data to the CBSA for their air programs; and
- Phase 3 (2022) — 18 carriers that have not transmitted flight data to the CBSA (need to develop connectivity and systems).

It should be noted that by 2023, it is anticipated that all air carriers will have to permanently remove all versions of the SATA List as well as any information respecting listed persons from any system and any electronic communications system they use to comply with the Regulations, and must permanently destroy any document or record containing information respecting listed persons that is in their control.

Compliance and enforcement

TC is responsible for monitoring air carrier compliance with SATA and the Regulations. TC will continue to include planned inspection activities in its national inspection program using a risk-based approach, in addition to ensuring continuous air carrier compliance from the PPPOC. On-site planned inspections that are conducted by TC inspectors will include inspection activities related to airline procedures, training provided to the employees of the carriers, and on regulatory elements that affect the airport activities (e.g. verification of identification documents at boarding gates). The PPPOC will be responsible for ensuring air carriers' compliance with the obligations to provide the prescribed information at the prescribed times.

¹² This will be dependent on carrier schedules as well as system readiness.

¹³ For the CBA, it is 40 air carriers for this onboarding phase.

(v) Capacité pour le transporteur aérien de soumettre les quatre messages d'avis de mise à jour de vol (fermeture, annulation de réservation, réduction du nombre de passagers et vol annulé).

Pendant la période d'essai opérationnel, les transporteurs aériens continueront de comparer les données sur les passagers à la liste établie en vertu de la LSDA en application des procédures actuelles et demeureront responsables de cibler les correspondances possibles à la suite de leur propre détermination des correspondances avec la liste établie en vertu de la LSDA.

La mise en œuvre de la composante du PPP sur la plateforme de TI de l'ASFC et sur celle des transporteurs aériens se divise en trois phases¹² :

- Phase 1 (2021) — Les 12 principaux transporteurs ayant le plus grand nombre de passagers;
- Phase 2 (fin 2021) — 84¹³ transporteurs qui transmettent déjà des données de vol à l'ASFC pour leurs programmes aériens;
- Phase 3 (2022) — 18 transporteurs qui n'ont pas transmis de données de vol à l'ASFC (nécessité de développer la connectivité et les systèmes).

Il est à noter que d'ici 2023, il est prévu que tous les transporteurs aériens devront retirer de façon permanente toutes les versions de la liste établie en vertu de la LSDA ainsi que tout renseignement concernant les personnes inscrites de tout système et de tout système de communication électronique qu'ils utilisent pour se conformer au Règlement, et qu'ils devront détruire définitivement tout document ou dossier contenant des renseignements concernant les personnes inscrites qui est sous leur contrôle.

Conformité et application

TC est chargé de surveiller la conformité des transporteurs aériens à la LSDA et au Règlement. TC continuera d'inclure les activités d'inspection prévues dans son programme national d'inspection selon une approche axée sur les risques, en plus d'assurer la conformité continue des transporteurs aériens à partir du COPPP. Les inspections planifiées sur place effectuées par les inspecteurs de TC comprendront des activités d'inspection liées aux procédures des compagnies aériennes, à la formation offerte aux employés des transporteurs et aux éléments réglementaires qui touchent les activités de l'aéroport (par exemple la vérification des documents d'identité aux portes d'embarquement). Le COPPP sera chargé de faire en sorte que les transporteurs aériens se conforment à l'obligation de fournir les renseignements visés dans les modalités de temps.

¹² Cela dépendra des horaires des transporteurs ainsi que de l'état de préparation du système.

¹³ Pour l'ACA, il s'agit de 40 transporteurs pour cette phase de mise en œuvre.

The PPPOC will also ensure air carriers' compliance during planned or unplanned outage situations. It may also assign tasks or follow-ups to be carried out by TC inspectors in the various Canadian airports and internationally when a more detailed investigation will be necessary (e.g. non-compliance with a direction issued by the Minister of Public Security).

There are varying levels of enforcement action that could be taken, depending on the severity and frequency of non-compliance. For example, a TC inspector may issue a written warning or an administrative monetary penalty to promote compliance.

In addition, if the Minister of Transport is of the opinion that an air carrier has failed to comply with any provision of SATA, the Regulations, or a directive issued under SATA, the Minister can make orders respecting

- the movement of aircraft or persons at aerodromes or other aviation facilities; and
- the diversion of aircraft to alternate landing sites.

Finally, criminal proceedings can also be initiated for contravention of certain provisions of SATA.

Contact

Lesley Soper
Project Executive
Passenger Protect Program
269 Laurier Avenue West
Ottawa, Ontario
K1A 0P8
Email: ps.ppp-ppp.sp@canada.ca

Le COPPP fera également en sorte que les transporteurs aériens se conforment aux exigences en cas de panne planifiée ou imprévue. Il peut également assigner des tâches ou des suivis à effectuer par les inspecteurs de TC dans les divers aéroports canadiens et à l'étranger lorsqu'une enquête plus détaillée s'avère nécessaire (par exemple non-conformité à une directive émise par le ministre de la Sécurité publique).

Les mesures d'application de la loi qui pourraient être prises varient en fonction de la gravité et de la fréquence des cas de non-conformité. Par exemple, un inspecteur de TC peut émettre un avertissement écrit ou une sanction administrative pécuniaire pour favoriser la conformité.

De plus, si le ministre des Transports est d'avis qu'un transporteur aérien ne s'est pas conformé à une disposition de la LSDA, du Règlement ou d'une directive émise en vertu de la LSDA, il peut rendre des ordonnances concernant :

- le déplacement des personnes ou le mouvement des aéronefs dans les aéroports ou autres installations aéronautiques;
- le détournement d'aéronefs vers un lieu d'atterrissage déterminé.

Enfin, des poursuites pénales peuvent également être engagées pour violation de certaines dispositions de la LSDA.

Personne-ressource

Lesley Soper
Chef de projet
Programme de protection des passagers
269, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 0P8
Courriel : ps.ppp-ppp.sp@canada.ca

Registration

SI/2019-92 September 18, 2019

BUDGET IMPLEMENTATION ACT, 2018, NO. 2

Order Fixing the Day on which this Order is Made as the Day on which Division 19 of Part 4 of that Act Comes into Force

P.C. 2019-1223 August 27, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 685 of the *Budget Implementation Act, 2018, No. 2*, chapter 27 of the Statutes of Canada, 2018, fixes the day on which this Order is made as the day on which Division 19 of Part 4 of that Act comes into force.

Enregistrement

TR/2019-92 Le 18 septembre 2019

LOI N° 2 D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 2018

Décret fixant à la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de la section 19 de la partie 4 de cette loi

C.P. 2019-1223 Le 27 août 2019

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 685 de la *Loi n° 2 d'exécution du budget de 2018*, chapitre 27 des Lois du Canada (2018), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe à la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de la section 19 de la partie 4 de cette loi.

Registration

SI/2019-93 September 18, 2019

INDIGENOUS LANGUAGES ACT

Order Fixing the Days on which Certain Sections of that Act Come into Force

P.C. 2019-1289 August 28, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 50 of the *Indigenous Languages Act*, chapter 23 of the Statutes of Canada, 2019, fixes

- (a) the day after the day on which this Order is made as the day on which sections 1 to 11, 13, 13.1, 16, 18 and 19 of that Act come into force; and
- (b) the earlier of October 1, 2020 and the day on which a Commissioner is appointed under section 13 of that Act as the day on which sections 12, 14, 15, 17 and 20 to 49.1 of that Act come into force.

Enregistrement

TR/2019-93 Le 18 septembre 2019

LOI SUR LES LANGUES AUTOCHTONES

Décret fixant les dates d'entrée en vigueur de certains articles de cette loi

C.P. 2019-1289 Le 28 août 2019

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 50 de la *Loi sur les langues autochtones*, chapitre 23 des Lois du Canada (2019), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe :

- a) au lendemain de la prise du présent décret la date d'entrée en vigueur des articles 1 à 11, 13, 13.1, 16, 18 et 19 de cette loi;
- b) au 1^{er} octobre 2020 ou, si elle est antérieure, à la date de nomination du commissaire en vertu de l'article 13 de cette loi la date d'entrée en vigueur des articles 12, 14, 15, 17 et 20 à 49.1 de cette même loi.

Registration

SI/2019-94 September 18, 2019

NATIONAL SECURITY AND INTELLIGENCE REVIEW
AGENCY ACT

P.C. 2019-1299 September 4, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph 55(b) of the *National Security and Intelligence Review Agency Act*^a, makes the annexed *Order Amending the Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order*.

Order Amending the Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order

AMENDMENTS

1 Item 62 to the schedule to the *Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order*¹ is repealed.

2 The schedule to the Order is amended by adding the following in numerical order:

Item	Column I Portion of the public service of Canada	Column II Position
18.02	Canadian Energy Regulator <i>Régie canadienne de l'énergie</i>	Chief Executive Officer <i>Président-directeur général</i>
54.1	Impact Assessment Agency of Canada <i>Agence canadienne d'évaluation d'impact</i>	President <i>Président</i>

Article	Colonne I Secteur de l'administration publique fédérale	Colonne II Poste
4.2	Agence canadienne d'évaluation d'impact <i>Impact Assessment Agency of Canada</i>	Président <i>Président</i>
93.1	Régie canadienne de l'énergie <i>Canadian Energy Regulator</i>	Président-directeur général <i>Chief Executive Officer</i>

^a S.C. 2019, c. 13, s. 2

¹ SI/93-81

Enregistrement

TR/2019-94 Le 18 septembre 2019

LOI SUR L'OFFICE DE SURVEILLANCE DES
ACTIVITÉS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ NATIONALE
ET DE RENSEIGNEMENT

C.P. 2019-1299 Le 4 septembre 2019

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa 55b) de la *Loi sur l'Office de surveillance des activités en matière de sécurité nationale et de renseignement*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret sur la désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité)*, ci-après.

Décret modifiant le Décret sur la désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité)

MODIFICATIONS

1 L'article 88 de l'annexe du *Décret sur la désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité)*¹ est abrogé.

2 L'annexe du même décret est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

^a L.C. 2019, ch. 13, art. 2

¹ TR/93-81

Registration

SI/2019-95 September 18, 2019

BUDGET IMPLEMENTATION ACT, 2019, NO. 1

Order Fixing the Day on which this Order is Made as the Day on which Certain Provisions of that Act Come into Force

P.C. 2019-1315 September 4, 2019

Whereas the agreement between the Government of Canada and the Government of the Northwest Territories in relation to the transfer of administration and control of the lands for the establishment of Thaidene Nene National Park Reserve of Canada came into effect on August 21, 2019;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to section 333 of the *Budget Implementation Act, 2019, No. 1*, chapter 29 of the Statutes of Canada, 2019, fixes the day on which this Order is made as the day on which sections 328 to 331 of that Act come into force.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

Proposal

This Order sets the date of the coming into force of amendments to the *Canada National Parks Act* to add the name, description and associated provisions for Thaidene Nene National Park Reserve of Canada, as described in the *Budget Implementation Act, 2019, No. 1*, sections 328 to 331.

Objective

The coming into force of the amendments to the *Canada National Parks Act* legally establishes the Thaidene Nene National Park Reserve of Canada and provides the Minister responsible for the Parks Canada Agency with authorities to administer and manage it in accordance with the *Canada National Parks Act*.

The establishment of this park reserve is directly aligned with the mandate letter commitment of the Minister of the Environment, as Minister responsible for the Parks Canada Agency, to expand the national park system. Furthermore, it delivers on the Government's commitment, set in Budget 2016, to expand the national park system to ensure each of Canada's distinct natural regions are protected. Specifically, this commitment provided Parks Canada Agency with \$40.2 million over 12 years and \$3.4 million

Enregistrement

TR/2019-95 Le 18 septembre 2019

LOI N° 1 D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 2019

Décret fixant à la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de cette loi

C.P. 2019-1315 Le 4 septembre 2019

Attendu que l'accord conclu entre le gouvernement du Canada et celui des Territoires du Nord-Ouest relatif au transfert de la gestion et de la maîtrise des terres pour la création de la réserve à vocation de parc national Thaidene Nene du Canada est entré en vigueur le 21 août 2019,

À ces causes, sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu de l'article 333 de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2019*, chapitre 29 des Lois du Canada (2019), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe à la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur des articles 328 à 331 de cette loi.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du Décret.)

Proposition

Le présent décret fixe la date d'entrée en vigueur des modifications à la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* pour ajouter le nom et la description de la réserve à vocation de parc national Thaidene Nene du Canada ainsi que les dispositions connexes, suivant ce qui est décrit aux articles 328 à 331 de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2019*.

Objectif

L'entrée en vigueur des modifications à la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* établit légalement la réserve à vocation de parc national Thaidene Nene du Canada et accorde au ministre responsable de l'Agence Parcs Canada les pouvoirs nécessaires pour gérer ce parc conformément à la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*.

L'établissement de cette réserve à vocation de parc s'inscrit dans l'engagement prévu dans la lettre de mandat de la ministre de l'Environnement, en tant que ministre responsable de l'Agence Parcs Canada, consistant à agrandir le réseau de parcs nationaux. Il donne également suite à l'engagement pris par le gouvernement dans le budget de 2016 d'agrandir le réseau de parcs nationaux pour veiller à ce que chaque région naturelle distincte du Canada soit protégée. Plus précisément, cet engagement a accordé à

ongoing to establish, develop and operate the Thaidene Nene National Park Reserve of Canada.

Background

Thaidene Nene encompasses the asserted traditional territory of the Akaitcho Dene First Nation and the Northwest Territory Métis Nation. The establishment of the national park reserve will protect an area of approximately 14 000 km² in the Northwestern Boreal Uplands natural region, one of 39 natural regions that constitute the national park system, and will contribute 0.14% towards Canada's goal of protecting 17% of Canada's lands and freshwater by 2020.

In April 2019, the Government of Canada introduced amendments to the *Canada National Parks Act* to take steps to legally establish the Thaidene Nene National Park Reserve of Canada in the Northwest Territories. Royal assent was received on June 20, 2019, and the coming into force of the amendments requires the relinquishment, by the Commissioner of the Northwest Territories, of these lands, and the consent, by the Governor in Council, to that relinquishment.

Implications

Some species occurring in the Thaidene Nene area have been listed as "at risk," "maybe at risk" or "sensitive." The establishment of the Thaidene Nene National Park Reserve of Canada could protect these species, as the land will be protected from industrial exploration and development activities (e.g. logging, mining, oil and gas extraction, etc.), as well as from the development of any industrial energy access corridors or roads. It will contribute to the Government's goal of representing each of the 39 distinct, terrestrial natural regions within Parks Canada's national parks system.

In addition, the establishment of the Thaidene Nene National Park Reserve of Canada contributes significantly to reconciliation with Indigenous peoples by giving control to the Łutsël K'e Dene First Nation (LKDFN) and Northwest Territory Métis Nation on the delivery of services that are of cultural importance to them, by allowing their participation in the co-operative management board with Parks Canada, as well as by developing scholarship, employment and training opportunities for their membership.

Furthermore, while remote, the area's proximity to the city of Yellowknife allows for a degree of access that is less common in other northern national parks. The proposed

Parcs Canada 40,2 millions de dollars sur 12 ans et 3,4 millions de dollars par la suite pour créer, aménager et exploiter la réserve à vocation de parc national Thaidene Nene du Canada.

Contexte

Thaidene Nene englobe le territoire traditionnel revendiqué par la Première Nation des Dénés de l'Akaitcho et la Nation métisse des Territoires du Nord-Ouest. L'établissement de la réserve à vocation de parc national protégera un territoire d'environ 14 000 km² dans la région naturelle des Bas-Plateaux boréaux du Nord-Ouest, une des 39 régions naturelles qui constituent le réseau de parcs nationaux, et fera augmenter de 0,14 % la superficie des terres et des eaux douces protégées, contribuant ainsi à l'atteinte de l'objectif du Canada consistant à protéger 17 % des terres et des eaux douces du pays d'ici 2020.

En avril 2019, le gouvernement du Canada a apporté des modifications à la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* afin d'établir de façon officielle la réserve à vocation de parc national Thaidene Nene du Canada dans les Territoires du Nord-Ouest. La sanction royale a été reçue le 20 juin 2019, et l'entrée en vigueur des modifications exige la cession des terres visées par le commissaire des Territoires du Nord-Ouest et le consentement à cette cession par la gouverneure en conseil.

Répercussions

Certaines espèces présentes dans la région de Thaidene Nene sont inscrites en tant qu'espèces « en péril », « probablement en péril » ou « écosensibles ». La création de la réserve à vocation de parc national Thaidene Nene du Canada pourrait protéger ces espèces, car les terres seront protégées des activités d'exploration et de développement industriels (exploitation forestière, exploitation minière, extraction de pétrole et de gaz, etc.), ainsi que de l'aménagement de tout corridor ou de toute route d'accès à l'énergie industrielle. Elle contribuera d'une façon unique à l'objectif du gouvernement de représenter chacune des 39 régions naturelles terrestres distinctes au sein du réseau de parcs nationaux de Parcs Canada.

En outre, la création de la réserve à vocation de parc national Thaidene Nene du Canada contribue de manière significative à la réconciliation avec les peuples autochtones en donnant le contrôle à la Première Nation des Dénés de Łutsël K'e et la Nation métisse des Territoires du Nord-Ouest quant la prestation des services représentant une importance culturelle pour eux, en leur permettant de participer au conseil de gestion avec Parcs Canada, ainsi qu'en développant des possibilités de bourses d'études, d'emploi et de formation pour leurs membres.

De plus, la région, bien qu'éloignée, est proche de la ville de Yellowknife, ce qui permet quand même un accès plus facile que dans d'autres parcs nationaux du Nord. Les

boundary for the Thaidene Nene National Park Reserve of Canada will also be easily accessed through the gateway community of Łutsël K'e, whether by water or by air. In support of this access, capital investments on site trails, campsites, footbridges, day-use areas, interior roads and bridges, warden cabins and emergency shelters, interpretation displays, and a fleet, as well as tourism investments, will create benefits and economic opportunities to these communities.

Consultation

The Government of Canada first proposed a national park in the Thaidene Nene area in the late 1960s. At the time, there was insufficient support for the proposal to proceed. However, to leave the option open for a national park in the future, an area of 7 340 km² was set aside in a land withdrawal under the *Territorial Lands Act* in 1970.

Since then, extensive consultation has taken place regarding the establishment of the Thaidene Nene National Park Reserve of Canada, including with the Government of the Northwest Territories, the Łutsël K'e Dene First Nation, and the Northwest Territory Métis Nation.

Negotiation of an establishment agreement for Thaidene Nene began in 2010 between Parks Canada and the Łutsël K'e Dene First Nation, and in 2013, negotiation of an impact and benefit agreement with the Northwest Territory Métis Nation commenced.

In July 2015, the Government of Canada, the Government of the Northwest Territories, the Łutsel K'e First Nation, and the Northwest Territory Métis Nation reached agreement on a proposed boundary for a national park reserve in the Thaidene Nene area.

Between 2015 and 2017, Parks Canada held public consultations to refine the principles for the establishment of the Thaidene Nene National Park Reserve of Canada.

Land transfer agreement

The lands of the Thaidene Nene proposal came under the administration and control of the Government of the Northwest Territories in April 2014 following the Northwest Territories Lands and Resources Devolution Agreement, signed by the governments of Canada and the Northwest Territories.

limites projetées pour la réserve à vocation de parc national Thaidene Nene du Canada pourront également être aisément accessibles en passant par la communauté de Łutsël K'e, en bateau ou en avion. À l'appui de cet accès, des investissements en capital sur des sentiers, des terrains de camping, des passerelles, des zones d'utilisation de jour, des routes intérieures et des ponts, des cabines de gardes et des abris d'urgence, des présentoirs d'interprétation, et un parc de véhicules, ainsi que des investissements touristiques, présenteront des avantages et des occasions économiques pour les communautés.

Consultation

Le gouvernement du Canada a proposé pour la première fois la création d'un parc national dans la région de Thaidene Nene à la fin des années 1960. À l'époque, la proposition n'avait pas reçu un appui suffisant pour aller de l'avant. Toutefois, pour permettre la création d'un parc national dans l'avenir, un territoire de 7 340 km² a été déclaré inaliénable en 1970 en vertu de la *Loi sur les terres territoriales*.

Depuis lors, de vastes consultations ont eu lieu au sujet de l'établissement de la réserve de parc national Thaidene Nene du Canada, notamment avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, la Première Nation des Dénés Łutsël K'e et la Nation métisse des Territoires du Nord-Ouest.

En 2010, Parcs Canada et la Première Nation des Dénés Łutsël K'e ont entamé la négociation d'une entente en vue de l'établissement du parc Thaidene Nene. En 2013, on a entrepris de négocier une entente sur les répercussions et les avantages avec la Nation métisse des Territoires du Nord-Ouest.

En juillet 2015, le gouvernement du Canada, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, la Première Nation des Dénés Łutsël K'e et la Nation métisse des Territoires du Nord-Ouest sont parvenus à un accord sur les limites proposées pour la réserve du parc national Thaidene Nene du Canada.

Entre 2015 et 2017, Parcs Canada a tenu des consultations publiques afin de réviser les principes liés à l'établissement de la réserve du parc national Thaidene Nene du Canada.

Accord sur le transfert des terres

L'administration et le contrôle des terres du projet de Thaidene Nene ont été confiés au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest en avril 2014 suivant la signature, par les gouvernements du Canada et des Territoires du Nord-Ouest, de l'Entente sur le transfert des responsabilités liées aux terres et aux ressources des Territoires du Nord-Ouest.

Negotiation of a land transfer agreement between Parks Canada and the Government of the Northwest Territories was initiated in 2016. On August 20, 2019, the Government of the Northwest Territories and Parks Canada signed a memorandum of agreement for the relinquishment (by the Commissioner of the Northwest Territories) of the administration and control of the land for the establishment of the Thaidene Nene National Park Reserve of Canada.

The consent to the land relinquishment is made pursuant to section 53 of the *Northwest Territories Act*. The consent by the Governor in Council is proposed to occur simultaneously with the coming into force of certain amendments to the *Canada National Parks Act*, with the legal effect that by order in council, the lands will come under the administration and control of the Minister responsible for the Parks Canada Agency. Due to these circumstances, the *Federal Real Property and Federal Immovables Act* and related Treasury Board policies do not apply to this transaction.

Agreements

As part of the establishment of the Thaidene Nene National Park Reserve of Canada, the following agreements were signed in Fort Resolution (August 20, 2019) and Łutsël K'e (August 21, 2019):

- Establishment agreement between the Government of Canada and the Łutsël K'e Dene First Nation;
- Establishment agreement between the Government of the Northwest Territories and the Łutsël K'e Dene First Nation;
- Impact and benefit agreement between the Government of Canada and the Northwest Territory Métis Nation;
- Establishment agreement between the Government of the Northwest Territories and the Northwest Territory Métis Nation;
- Memorandum of agreement for Thaidene Nene National Park Reserve of Canada between Her Majesty in Right of Canada and the Government of the Northwest Territories (also known as the land transfer agreement);
- Denesoltiné, an agreement between the Parks Canada Agency and the Deninu K'ue First Nation;
- Establishment agreement between the Government of the Northwest Territories and the Deninu K'ue First Nation;
- Agreement in principle between the Government of Canada and the Yellowknives Dene First Nation (in absentia).

En 2016, Parcs Canada et le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest ont entamé la négociation d'un accord sur le transfert des terres. Le 20 août 2019, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et Parcs Canada ont signé un protocole d'entente en vue de la cession (par le commissaire des Territoires du Nord-Ouest) de l'administration et du contrôle des terres en vue de l'établissement de la réserve à vocation de parc national Thaidene Nene du Canada.

Le consentement à la cession des terres est accordé conformément à l'article 53 de la *Loi sur les Territoires du Nord-Ouest*. Il est proposé que le gouverneur en conseil accorde son consentement au moment de l'entrée en vigueur de certaines modifications à la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*, ce qui aurait pour effet juridique d'accorder, par décret, l'administration et le contrôle des terres au ministre responsable de l'Agence Parcs Canada. Ainsi, la *Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux* et les politiques connexes du Conseil du Trésor ne s'appliquent pas à cette transaction.

Ententes

Dans le cadre de la création de la réserve à vocation de parc national Thaidene Nene du Canada, les ententes suivantes ont été signées à Fort Resolution (le 20 août 2019) et à Łutsël K'e (le 21 août 2019) :

- Entente d'établissement entre le gouvernement du Canada et la Première Nation des Dénés Łutsël K'e;
- Entente d'établissement entre le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et la Première Nation des Dénés Łutsël K'e;
- Entente sur les répercussions et les avantages entre le gouvernement du Canada et la Nation métisse des Territoires du Nord-Ouest;
- Entente d'établissement entre le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et la Nation métisse des Territoires du Nord-Ouest;
- Protocole d'entente sur de la réserve à vocation de parc national Thaidene Nene du Canada entre Sa Majesté du chef du Canada et le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (aussi appelé « accord sur le transfert des terres »);
- Denesoltiné, une entente entre l'Agence Parcs Canada et la Première Nation Deninu K'ue;
- Entente d'établissement entre le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et la Première Nation Deninu K'ue;
- Entente de principe entre le gouvernement du Canada et la Première Nation des Dénés Yellowknives (in absentia).

Communications

The establishment of Thaidene Nene National Park Reserve of Canada was announced by the Minister of the Environment on August 21, 2019. This Order is the last step to legally establish the national park reserve and protect it under the *Canada National Parks Act*. Positive reactions from the Łutsël K'e Dene First Nation, the Northwest Territory Métis Nation, and other stakeholders are expected.

Agency contact

Annie Moulin
Acting Director
Policy, Legislative and Cabinet Affairs
Parks Canada
Telephone: 819-420-9399
Email: annie.moulin@canada.ca

Communications

La création de la réserve à vocation de parc national Thaidene Nene du Canada a été annoncée par la ministre de l'Environnement le 21 août 2019. Le présent décret est la dernière étape en vue d'établir légalement la réserve de parc national et d'assurer sa protection en vertu de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*. On s'attend à une réaction positive de la part de la Première Nation des Dénés Łutsël K'e, de la Nation métisse des Territoires du Nord-Ouest et des autres intervenants.

Personne-ressource de l'Agence

Annie Moulin
Directrice par intérim
Politiques, affaires législatives et affaires du Cabinet
Parcs Canada
Téléphone : 819-420-9399
Courriel : annie.moulin2@canada.ca

Registration

SI/2019-96 September 18, 2019

AN ACT RESPECTING FIRST NATIONS, INUIT AND MÉTIS CHILDREN, YOUTH AND FAMILIES

Order Fixing January 1, 2020 as the Day on which that Act Comes into Force

P.C. 2019-1320 September 6, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indigenous Services, pursuant to section 35 of *An Act respecting First Nations, Inuit and Métis children, youth and families*, chapter 24 of the Statutes of Canada, 2019, fixes January 1, 2020 as the day on which that Act comes into force.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

Proposal

Pursuant to section 35 of *An Act respecting First Nations, Inuit and Métis children, youth and families* (the “Act”), this Order in Council fixes January 1, 2020, as the day on which the Act comes into force.

Objective

So that Indigenous peoples can benefit from the Act, it must be brought into force. The Act upholds the right of First Nations, Inuit and Métis of self-government affirmed by section 35 of the *Constitution Act, 1982*, which includes jurisdiction in relation to child and family services and establishes national principles such as best interests of the child, cultural continuity and substantive equality to help guide the provision of child and family services in relation to Indigenous children. These principles will guide Indigenous communities, provinces and territories on the delivery of child and family services, help keep families together, and help reduce the number of Indigenous children in care.

Background

The Act was introduced in Parliament as Bill C-92 on February 28, 2019. It received royal assent on June 21, 2019.

The Act is the culmination of extensive engagements that began in the fall of 2016, when the Government of Canada

Enregistrement

TR/2019-96 Le 18 septembre 2019

LOI CONCERNANT LES ENFANTS, LES JEUNES ET LES FAMILLES DES PREMIÈRES NATIONS, DES INUITS ET DES MÉTIS

Décret fixant au 1^{er} janvier 2020 la date d’entrée en vigueur de cette loi

C.P. 2019-1320 Le 6 septembre 2019

Sur recommandation du ministre des Services aux Autochtones et en vertu de l’article 35 de la *Loi concernant les enfants, les jeunes et les familles des Premières Nations, des Inuits et des Métis*, chapitre 24 des Lois du Canada (2019), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 1^{er} janvier 2020 la date d’entrée en vigueur de cette loi.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du Décret.)

Proposition

Conformément à l’article 35 de la *Loi concernant les enfants, les jeunes et les familles des Premières Nations, des Inuits et des Métis* (la « Loi »), le présent décret établit au 1^{er} janvier 2020 la date d’entrée en vigueur de la Loi.

Objectif

Pour que les peuples autochtones puissent bénéficier des dispositions de la Loi, celle-ci doit entrer en vigueur. La Loi maintient le droit des Premières Nations, des Inuits et des Métis à l’autonomie gouvernementale, confirmé par l’article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*, laquelle comprend la compétence en matière de services à l’enfance et à la famille. Elle établit aussi des principes nationaux comme l’intérêt de l’enfant, la continuité culturelle et l’égalité réelle afin de guider la prestation de services à l’enfance et à la famille destinés aux Autochtones. Ces principes guideront les communautés autochtones, les provinces et les territoires dans la prestation des services à l’enfance et à la famille, contribueront à maintenir les familles ensemble et aideront à réduire le nombre d’enfants autochtones pris en charge.

Contexte

La Loi a été déposée au Parlement comme projet de loi C-92 le 28 février 2019. Elle a reçu la sanction royale le 21 juin 2019.

Cette loi est l’aboutissement d’une importante mobilisation qui a débuté à l’automne 2016. Le gouvernement du

led a process to seek input from a range of partners on how to improve the First Nations Child and Family Services program and what a program reform could achieve. This engagement process was an opportunity for the Government to hear from First Nations child and family services agencies, communities, youth and families, leadership and organizations, as well as provincial and territorial governments.

The Act also builds on an emergency meeting on Indigenous child and family services held in January 2018 with Indigenous partners, provincial and territorial representatives, youth, experts and advocates. Further to the emergency meeting, the federal government committed to six points of action to address the over-representation of Indigenous children and youth in care in Canada and reform Indigenous child and family services, including the co-development of legislation on Indigenous child and family services.

Throughout the summer and fall of 2018, Indigenous Services Canada engaged with First Nations, Inuit and Métis leaders and experts, as well as with Treaty Nations, provinces and territories, and those with lived experience, on options for potential federal legislation. As part of that engagement, the Government of Canada held over 65 engagement sessions across the country and met with nearly 2 000 participants. Additional engagements took place with Indigenous and provincial and territorial partners in January 2019 to gather feedback on the content of the Bill.

Implications

The Act is designed for Indigenous peoples to exercise partial or full jurisdiction over child and family services at their own pace. Depending on the path chosen by an Indigenous community, the exercise of their jurisdiction could result in their laws prevailing over federal, provincial and territorial laws. Once the Act is in force, it would apply to child and family services provided by any agency, whether directly by provinces and territories, or agencies delegated by First Nations, Inuit or Métis.

The Act also seeks to achieve the following goals: help shift child and family services programming toward prevention and early intervention; have Indigenous children stay with their families and communities; ensure that

Canada a dirigé un processus visant à solliciter les commentaires de divers partenaires sur la manière d'améliorer le programme des Services à l'enfance et à la famille des Premières Nations et sur ce que la réforme du programme permettrait d'atteindre. Ce processus de mobilisation a été l'occasion pour le gouvernement d'entendre des organismes de services à l'enfance et à la famille des Premières Nations, les communautés, les jeunes et les familles, les dirigeants et les organisations autochtones, ainsi que les gouvernements provinciaux et territoriaux.

La Loi s'appuie également sur une réunion d'urgence sur les services à l'enfance et à la famille destinés aux Autochtones, tenue en janvier 2018 avec des partenaires, des représentants provinciaux et territoriaux, des jeunes, des experts et des alliés autochtones. À la suite de la réunion d'urgence, le gouvernement fédéral s'est engagé à prendre six mesures pour répondre à la surreprésentation des enfants et des jeunes autochtones pris en charge au Canada et réformer les services offerts aux enfants et aux familles autochtones, y compris l'élaboration conjointe d'une législation sur les services à l'enfance et à la famille destinés aux Autochtones.

Tout au long de l'été et de l'automne 2018, Services aux Autochtones Canada a entrepris un processus de mobilisation avec des dirigeants et des experts des Premières Nations, des Inuits et des Métis, ainsi qu'avec des nations signataires des traités, des provinces et des territoires et des personnes ayant une expérience concrète de la question, sur les options de législation fédérale potentielle sur les services offerts aux enfants et aux familles autochtones. Dans le cadre de cet engagement, le gouvernement du Canada a organisé plus de 65 séances de mobilisation tenues dans l'ensemble du pays et rencontré près de 2 000 participants. Des mobilisations supplémentaires ont été entreprises avec des partenaires autochtones, provinciaux et territoriaux en janvier 2019 afin de recueillir des commentaires sur le contenu du projet de loi.

Répercussions

La Loi est conçue pour que les peuples autochtones exercent leur autorité sur les services aux enfants et à la famille, et ce, en tout ou en partie. Dépendamment du chemin choisi par une communauté autochtone pour exercer son autorité conformément à la Loi, cet exercice peut faire en sorte que les lois autochtones l'emportent sur les lois fédérales, provinciales et territoriales en cas de conflit. Une fois en vigueur, la Loi s'appliquera aux services à l'enfance et à la famille fournis par n'importe quel organisme, que ce soit directement par les provinces et les territoires ou par des organismes délégués par les Premières Nations, les Inuits ou les Métis.

La Loi vise aussi à atteindre les objectifs suivants : contribuer au passage progressif des programmes de services à l'enfance et à la famille à des programmes de prévention et d'intervention précoce; faire en sorte que les enfants

Indigenous children receive culturally appropriate services and grow up immersed in their communities and cultures; uphold the principle of the best interests of the child so that it is always applied in making decisions in the context of the provision of child and family services in relation to Indigenous children; and provide a framework to facilitate the exercise of jurisdiction by communities over child and family services.

Section 35 of the Act specifies that its provisions come into force on a day or days to be fixed by Order of the Governor in Council. This Order fixes January 1, 2020, as the day on which the Act comes into force.

The Act will not come into force until January 2020, to take into account requested lead time by provinces and territories. While provinces and territories have expressed support for the Act, they have requested some lead time to prepare for the implementation. This includes time to make required adjustments to their regimes and to adequately train services providers.

Indigenous communities, groups and peoples

Bringing the Act into force will ensure that Indigenous peoples can benefit from its framework, and will allow Indigenous peoples to exercise jurisdiction over child and family services. It is expected that a number of Indigenous organizations will initiate development of their legislation and encourage internal engagement of their constituent as soon as the Act comes into force.

Until the Act comes into force on January 1, 2020, child and family services will continue to be provided under the current regime.

Provinces and territories

Having a coming-into-force date of January 1, 2020, will respond to the requests made by provinces and territories to have more time to prepare for the implementation of the Act in their respective jurisdictions, including making the required changes or adjustments to their regimes, properly training service providers and preparing courts on the new principles established by the Act.

Having the Act come into force in January 2020 reconciles the interests of both Indigenous peoples and the provinces and territories and will help build stronger relationships between Canada and these partners. This will result in an easier transition toward the implementation of the Act and will, in turn, contribute to the reduction of Indigenous children in care in provincial and territorial child and family services systems.

autochtones demeurent dans leurs familles et leurs communautés; veiller à ce que les enfants autochtones reçoivent des services adaptés à leur culture et grandissent au sein de leurs communautés et de leurs cultures; défendre le principe de l'intérêt de l'enfant afin qu'il soit toujours appliqué dans la prise de décisions dans le contexte de la prestation de services à l'enfance et à la famille destinés aux enfants autochtones et fournir un cadre facilitant l'exercice de la compétence des communautés en matière de services à l'enfance et à la famille.

L'article 35 de la Loi indique que ses dispositions entrent en vigueur à une date ou des dates fixées par décret par le gouverneur en conseil. Ce décret fixe au 1^{er} janvier 2020 le jour d'entrée en vigueur de la Loi.

Ce décret n'entrera pas en vigueur avant janvier 2020 afin de tenir compte du temps de préparation demandé par les provinces et les territoires. Les provinces et les territoires ont exprimé leur soutien à la Loi, mais ils ont demandé du temps pour se préparer à la mise en œuvre. Cela comprend le temps nécessaire pour apporter les ajustements à leurs régimes et former convenablement les fournisseurs de services.

Communautés, groupes et peuples autochtones

L'entrée en vigueur de la Loi assurera que les peuples autochtones pourront bénéficier du cadre prévu dans celle-ci et pourront exercer leur compétence en matière de services à l'enfance et à la famille. Il est attendu qu'un certain nombre d'organisations autochtones prennent des mesures pour amorcer l'élaboration de leur propre loi et encourager la participation interne de leurs membres dès l'entrée en vigueur de la Loi.

Jusqu'à l'entrée en vigueur de la Loi, le 1^{er} janvier 2020, les services à l'enfance et à la famille continueront d'être fournis sous le régime actuel.

Provinces et territoires

L'entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020 répondra aux demandes formulées par les provinces et les territoires d'avoir plus de temps pour se préparer à la mise en œuvre de la Loi dans leurs territoires respectifs, notamment pour apporter les modifications ou les ajustements nécessaires à leurs régimes, pour former correctement les fournisseurs de services et préparer les tribunaux quant aux nouveaux principes établis par la Loi.

L'entrée en vigueur de la Loi en janvier 2020 réconciliera les intérêts des peuples autochtones et des provinces et des territoires et contribuera à renforcer les relations entre le Canada et ces partenaires. Cela facilitera la transition vers la mise en œuvre de la Loi et contribuera, par conséquent, à réduire le nombre d'enfants autochtones pris en charge dans les systèmes de services à l'enfance et à la famille des provinces et des territoires.

Financial

It is anticipated that the legislation will create new funding pressures in the following areas in the initial years following coming into force: partner engagement on implementation of the legislation through the four distinction-based transition governance structures; capacity-building activities with First Nations, Métis and Inuit (i.e. community engagement, planning, research, coordination, and initial drafting of Indigenous child and family services laws); and support of Indigenous groups for coordination agreement discussion.

Gender-based analysis plus

A gender-based analysis plus (GBA+) was done to guide the development of the Act. The analysis considered a broad range of information, including reports from Indigenous organizations, peer-reviewed literature, third-party reports and statistical reports from Statistics Canada and the Public Health Agency of Canada, reports of the Minister's Special Representative on First Nations Child and Family Services program reform, and engagement reports.

The preamble of the Act explicitly recognizes the disruption that Indigenous women and girls have experienced in their lives in relation to the child and family services systems. It also recognizes the importance of supporting Indigenous women and girls in overcoming their historical disadvantage and highlights the importance of taking into account the unique circumstances and needs of Indigenous Elders, youth, children, persons with disabilities, women, men, and gender-diverse persons and two-spirit persons in the context of child and family services.

The Act aims at eliminating the over-representation of Indigenous children in child and family services systems, ensures that preventive care must be prioritized over other services, including apprehension, and provides that Indigenous children should not be apprehended solely on the basis of their socio-economic conditions. Overall, the Act is part of a comprehensive reform that respects the diversity of all Indigenous peoples and invests in children as a means of protecting Indigenous languages, knowledge, identities and cultures in a sustainable manner.

Consultation

The Government of Canada engaged broadly at all levels during the co-development of the Act with the aim of having a variety of players and perspectives heard.

Finances

On prévoit que la Loi créera de nouvelles pressions sur le financement dans les domaines suivants au cours des premières années suivant son entrée en vigueur : mobilisation des partenaires pour la mise en œuvre de la Loi au moyen de quatre structures de gouvernance de transition fondées sur la distinction; activités de développement des capacités avec les Premières Nations, les Métis et les Inuits (c'est-à-dire la participation des collectivités, la planification, la recherche, la coordination et l'ébauche initiale de lois sur les services à l'enfance et à la famille destinés aux Autochtones); soutien des groupes autochtones à la discussion sur les accords de coordination.

Analyse comparative entre les sexes plus

Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) a été effectuée afin de guider l'élaboration de la Loi. L'analyse a tenu compte d'un large éventail de renseignements, y compris des rapports d'organisations autochtones, d'articles examinés par des pairs, de rapports tiers et de rapports statistiques de Statistique Canada et de l'Agence de santé publique du Canada, de rapports du représentant spécial de la ministre au Comité sur la réforme du programme des services à l'enfance et à la famille des Premières Nations et de rapports de mobilisation.

Le préambule de la Loi reconnaît explicitement les bouleversements que les femmes et les filles autochtones ont connus dans leur vie en ce qui concerne les systèmes de services à l'enfance et à la famille. Il reconnaît également qu'il est important d'aider les femmes et les filles autochtones à surmonter leur désavantage historique et souligne qu'il est important de prendre en compte les circonstances et les besoins uniques des aînés, des jeunes, des enfants, des personnes handicapées, des femmes, des hommes, des personnes de diverses identités de genre et de personnes bispirituelles autochtones dans le cadre des services à l'enfance et à la famille.

La Loi vise à éliminer la surreprésentation des enfants autochtones dans les systèmes de services à l'enfance et à la famille, stipule que les soins préventifs doivent être prioritaires par rapport aux autres services, y compris la prise en charge des enfants, et indique que les enfants autochtones ne doivent pas être pris en charge uniquement sur la base de leurs conditions économiques. Dans l'ensemble, la Loi fait partie d'une réforme globale qui respecte la diversité de tous les peuples autochtones et investit dans les enfants afin de protéger les langues, les connaissances, les identités et les cultures autochtones de manière durable.

Consultation

Le gouvernement du Canada s'est beaucoup investi à tous les niveaux lors de l'élaboration conjointe de la Loi dans le but de faire entendre divers intervenants et points de vue.

On January 25 and 26, 2018, the Minister of Indigenous Services Canada hosted an emergency meeting on Indigenous child and family services, involving national, regional, and community organizations representing First Nations, Inuit and Métis, as well as Treaty Nations, self-governing First Nations, provinces and territories, experts, and those with lived experience, including Elders, youth and women.

Further to this meeting, the federal government committed to six points of action to address the over-representation of Indigenous children and youth in care in Canada. One of the points of action was a commitment to “work with our partners to support communities to exercise jurisdiction in the area of child and family services, including exploring co-developed federal legislation.”

Following the emergency meeting, the Government of Canada engaged extensively with partners, including those from the emergency meeting. Over 65 engagement sessions were held across the country with nearly 2 000 participants.

In October 2018, the Government of Canada participated in a reference group consisting of delegates from the Assembly of First Nations, Inuit Tapiriit Kanatami and the Métis National Council.

The reference group proposed legislative options grounded on what was heard through the engagement process. They recommended the adoption of broad-based legislation that would seek to affirm the rights of Indigenous peoples to make laws with regards to child and family services and that would help to keep families together. They also recommended broad principles to guide the delivery of child and family services to Indigenous peoples.

In-person engagement sessions were also conducted in January 2019 with key Indigenous partners and provincial and territorial representatives on the proposed content of the Bill. As a result of the discussions on the content of the Bill, adjustments that could strengthen the proposed legislation were proposed and the Bill was modified.

Provinces and territories have been engaged throughout this process. In relation to the coming into force, provinces and territories have expressed the need for time to properly prepare for the implementation of the Act and are generally supportive of the coming into force of the Act in this manner.

The Government of Canada intends to continue with the spirit of co-development during the implementation phase of this Act. To aim for a smooth transition and

Les 25 et 26 janvier 2018, la ministre des Services aux Autochtones Canada a organisé une réunion sur les services à l'enfance et à la famille destinés aux Autochtones, à laquelle ont participé des organisations nationales, régionales et communautaires représentant les Premières Nations, les Inuits et les Métis, ainsi que des nations signataires de traités, les provinces et les territoires, les experts et des personnes ayant une expérience concrète de la question, y compris des aînés, des jeunes et des femmes.

À la suite de cette réunion, le gouvernement fédéral s'est engagé à prendre six mesures pour répondre à la surreprésentation des enfants et des jeunes autochtones pris en charge au Canada. L'une de ces mesures est de « travailler avec nos partenaires pour soutenir les communautés dans l'exercice de leur compétence dans le domaine des services à l'enfance et à la famille, y compris examiner l'élaboration conjointe d'une loi fédérale. »

À la suite de la réunion d'urgence, le gouvernement du Canada a travaillé intensivement avec les partenaires, y compris ceux qui ont participé à la réunion d'urgence. Près de 2 000 participants ont pris part à plus de 65 séances de mobilisation qui ont été organisées dans tout le pays.

En octobre 2018, le gouvernement du Canada a participé à un groupe de référence composé de délégués de l'Assemblée des Premières Nations, des Inuit Tapiriit Kanatami et du Conseil national Métis.

Le groupe de référence a proposé des options législatives fondées sur ce qui avait été entendu lors du processus de mobilisation. Il a recommandé l'adoption d'une législation à large portée qui chercherait à confirmer le droit des peuples autochtones à adopter des lois en ce qui concerne les services à l'enfance et à la famille et qui aiderait à garder les familles ensemble. Le groupe a également recommandé des principes généraux pour orienter la prestation de services à l'enfance et à la famille aux peuples autochtones.

Des séances de mobilisation en personne ont été tenues en 2019 avec les partenaires autochtones et les principaux représentants provinciaux et territoriaux sur le contenu proposé du projet de loi. À la suite des discussions sur le contenu du projet de loi, des ajustements susceptibles de renforcer le projet de loi ont été proposés et le projet de loi a été modifié.

Les provinces et les territoires ont participé à l'ensemble du processus. En ce qui concerne l'entrée en vigueur de la Loi, les provinces et les territoires ont indiqué qu'ils avaient besoin de temps pour bien se préparer à la mise en œuvre de la Loi et sont généralement favorables à l'entrée en vigueur de cette manière.

Le gouvernement du Canada a l'intention de poursuivre l'esprit d'élaboration conjointe pendant la phase de mise en œuvre de la Loi. Pour assurer une transition et une

implementation, Indigenous Services Canada is exploring, with partners, the creation of transition governance structures, with distinctions-based underpinnings. Members could include representatives from First Nations, Inuit, Métis, self-governing and Treaty Nations, provincial and territorial representatives, child advocates, and others with relevant experience and knowledge to provide advice and recommendations. These governance structures, for example, could identify tools and processes to assist communities as they progress toward assuming responsibility over child and family services. Such governance structures could also assess gaps and recommend mechanisms to guide future funding methodologies. Indigenous Services Canada continues to engage with partners and assess long-term needs and funding gaps.

Contact

For more information, please contact

Isa Gros-Louis
Director General
Child and Family Services Reform
Indigenous Services Canada
Gatineau, Quebec
Telephone: 819-718-0563

mise en œuvre en douceur, Services aux Autochtones Canada explore, avec ses partenaires, la création de structures de gouvernance de transition dont les fondements reposent sur la distinction. Leur composition pourrait comprendre des représentants des Premières Nations, des Inuits, des Métis, et des Nations qui détiennent l'autonomie gouvernementale et qui sont signataires de traités, des représentants provinciaux et territoriaux, des défenseurs des enfants et d'autres intervenants dont l'expérience et les connaissances sont pertinentes pour donner des avis et formuler des recommandations. Ces structures de gouvernance pourraient, par exemple, indiquer quels outils et processus devraient être mis en place pour aider les communautés dans l'exercice de leur autorité législative en matière de services à l'enfance et à la famille. Ces structures de gouvernance pourraient également évaluer les lacunes et recommander des mécanismes pour orienter les méthodologies de financement futures. Services aux Autochtones Canada continue de travailler avec ses partenaires et continue d'évaluer les besoins à long terme et les lacunes en matière de financement.

Personne-ressource

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Isa Gros-Louis
Directrice générale
Réforme des services à l'enfance et à la famille
Services aux Autochtones Canada
Gatineau (Québec)
Téléphone : 819-718-0563

Registration
SI/2019-98 September 12, 2019

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

Proclamation Dissolving Parliament

(Published as an [Extra](#) on September 12, 2019)

Enregistrement
TR/2019-98 Le 12 septembre 2019

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE

Proclamation dissolvant le Parlement

(Publiée en [édition spéciale](#) le 12 septembre 2019)

Registration
SI/2019-99 September 12, 2019

CANADA ELECTIONS ACT

Proclamation Issuing Election Writs

(Published as an [Extra](#) on September 12, 2019)

Enregistrement
TR/2019-99 Le 12 septembre 2019

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

Proclamation ordonnant la délivrance de brefs d'élection

(Publiée en [édition spéciale](#) le 12 septembre 2019)

Registration
SI/2019-100 September 12, 2019

CONSTITUTION ACT, 1867

**Proclamation Summoning the House of
Commons to Meet on November 18, 2019**

(Published as an [Extra](#) on September 12, 2019)

Enregistrement
TR/2019-100 Le 12 septembre 2019

LOI CONSTITUTIONNELLE DE 1867

**Proclamation convoquant la Chambre des
communes à se réunir le 18 novembre 2019**

(Publiée en [édition spéciale](#) le 12 septembre 2019)

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2019-322		Fisheries and Oceans	Critical Habitat of the Atlantic Salmon (<i>Salmo salar</i>) Inner Bay of Fundy Population Order.....	6230
SOR/2019-323		Environment and Climate Change	Designated Classes of Projects Order.....	6243
SOR/2019-324		Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs	Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act	6269
SOR/2019-325	2019-1300	Public Safety Transport	Regulations Amending the Secure Air Travel Regulations and the Designated Provisions Regulations	6274
SI/2019-92	2019-1223	Prime Minister	Order Fixing the Day on which this Order is Made as the Day on which Division 19 of Part 4 of the Budget Implementation Act, 2018, No. 2 Comes into Force	6335
SI/2019-93	2019-1289	Prime Minister	Order Fixing the Days on which Certain Sections of the Indigenous Languages Act Come into Force	6336
SI/2019-94	2019-1299	Prime Minister	Order Amending the Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order	6337
SI/2019-95	2019-1315	Environment and Climate Change	Order Fixing the Day on which this Order is Made as the Day on which Certain Provisions of the Budget Implementation Act, 2019, No. 1 Come into Force	6338
SI/2019-96	2019-1320	Indigenous Services	Order Fixing January 1, 2020 as the Day on which An Act respecting First Nations, Inuit and Métis children, youth and families Comes into Force	6343
SI/2019-98		Prime Minister	Proclamation Dissolving Parliament	6349
SI/2019-99		Prime Minister	Proclamation Issuing Election Writs	6350
SI/2019-100		Prime Minister	Proclamation Summoning the House of Commons to Meet on November 18, 2019	6351

INDEX **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents

Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order — Order Amending National Security and Intelligence Review Agency Act	SI/2019-94	18/09/19	6337	
Critical Habitat of the Atlantic Salmon (<i>Salmo salar</i>) Inner Bay of Fundy Population Order Species at Risk Act	SOR/2019-322	29/08/19	6230	n
Designated Classes of Projects Order Impact Assessment Act	SOR/2019-323	30/08/19	6243	n
Order Fixing January 1, 2020 as the Day on which that Act Comes into Force An Act respecting First Nations, Inuit and Métis children, youth and families	SI/2019-96	18/09/19	6343	n
Order Fixing the Day on which this Order is Made as the Day on which Certain Provisions of that Act Come into Force Budget Implementation Act, 2019, No. 1	SI/2019-95	18/09/19	6338	
Order Fixing the Day on which this Order is Made as the Day on which Division 19 of Part 4 of that Act Comes into Force Budget Implementation Act, 2018, No. 2	SI/2019-92	18/09/19	6335	
Order Fixing the Days on which Certain Sections of that Act Come into Force Indigenous Languages Act	SI/2019-93	18/09/19	6336	
Proclamation Dissolving Parliament Other Than Statutory Authority	SI/2019-98	12/09/19	6349	n
Proclamation Issuing Election Writs Canada Elections Act	SI/2019-99	12/09/19	6350	n
Proclamation Summoning the House of Commons to Meet on November 18, 2019 Constitution Act, 1867	SI/2019-100	12/09/19	6351	n
Schedule to the First Nations Fiscal Management Act — Order Amending First Nations Fiscal Management Act	SOR/2019-324	04/09/19	6269	
Secure Air Travel Regulations and the Designated Provisions Regulations — Regulations Amending Secure Air Travel Act Aeronautics Act	SOR/2019-325	05/09/19	6274	

TABLE DES MATIÈRES **DORS : Textes réglementaires (Règlements)**
TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2019-322		Pêches et Océans	Arrêté visant l'habitat essentiel du saumon atlantique (<i>Salmo salar</i>) population de l'intérieur de la baie de Fundy	6230
DORS/2019-323		Environnement et Changement climatique	Arrêté désignant des catégories de projets	6243
DORS/2019-324		Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord	Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations	6269
DORS/2019-325	2019-1300	Sécurité publique Transports	Règlement modifiant le Règlement sur la sûreté des déplacements aériens et le Règlement sur les textes désignés	6274
TR/2019-92	2019-1223	Premier ministre	Décret fixant à la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de la section 19 de la partie 4 de la Loi n° 2 d'exécution du budget de 2018	6335
TR/2019-93	2019-1289	Premier ministre	Décret fixant les dates d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi sur les langues autochtones	6336
TR/2019-94	2019-1299	Premier ministre	Décret modifiant le Décret sur la désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité)	6337
TR/2019-95	2019-1315	Environnement et Changement climatique	Décret fixant à la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi n° 1 d'exécution du budget de 2019	6338
TR/2019-96	2019-1320	Services aux Autochtones	Décret fixant au 1 ^{er} janvier 2020 la date d'entrée en vigueur de la Loi concernant les enfants, les jeunes et les familles des Premières Nations, des Inuits et des Métis	6343
TR/2019-98		Premier ministre	Proclamation dissolvant le Parlement	6349
TR/2019-99		Premier ministre	Proclamation ordonnant la délivrance de brevets d'élection	6350
TR/2019-100		Premier ministre	Proclamation convoquant la Chambre des communes à se réunir le 18 novembre 2019	6351

INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)
TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents

Abréviations : e — erratum
n — nouveau
r — révisé
a — abrogé

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations — Arrêté modifiant Loi sur la gestion financière des premières nations	DORS/2019-324	04/09/19	6269	
Catégories de projets — Arrêté désignant Loi sur l'évaluation d'impact	DORS/2019-323	30/08/19	6243	n
Décret fixant à la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de cette loi Loi n° 1 d'exécution du budget de 2019	TR/2019-95	18/09/19	6338	
Décret fixant à la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de la section 19 de la partie 4 de cette loi Loi n° 2 d'exécution du budget de 2018	TR/2019-92	18/09/19	6335	
Décret fixant au 1 ^{er} janvier 2020 la date d'entrée en vigueur de cette loi Loi concernant les enfants, les jeunes et les familles des Premières Nations, des Inuits et des Métis	TR/2019-96	18/09/19	6343	n
Décret fixant les dates d'entrée en vigueur de certains articles de cette loi Loi sur les langues autochtones	TR/2019-93	18/09/19	6336	
Désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité) — Décret modifiant le Décret Loi sur l'Office de surveillance des activités en matière de sécurité nationale et de renseignement	TR/2019-94	18/09/19	6337	
Habitat essentiel du saumon atlantique (<i>Salmo salar</i>) population de l'intérieur de la baie de Fundy — Arrêté visant Loi sur les espèces en péril	DORS/2019-322	29/08/19	6230	n
Proclamation convoquant la Chambre des communes à se réunir le 18 novembre 2019 Loi constitutionnelle de 1867	TR/2019-100	12/09/19	6351	n
Proclamation dissolvant le Parlement Autorité autre que statutaire	TR/2019-98	12/09/19	6349	n
Proclamation ordonnant la délivrance de brevets d'élection Loi électorale du Canada	TR/2019-99	12/09/19	6350	n
Sûreté des déplacements aériens et le Règlement sur les textes désignés — Règlement modifiant le Règlement Loi sur la sûreté des déplacements aériens Loi sur l'aéronautique	DORS/2019-325	05/09/19	6274	