

Canada Gazette

Part II



Gazette du Canada

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, MARCH 23, 2016

Statutory Instruments 2016

SOR/2016-33 to 45

Pages 415 to 648

OTTAWA, LE MERCREDI 23 MARS 2016

Textes réglementaires 2016

DORS/2016-33 à 45

Pages 415 à 648

Notice to Readers

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* on January 13, 2016, 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* Web site at <http://gazette.gc.ca>. The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the Parliament of Canada Web site at <http://www.parl.gc.ca>.

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 418, Blackburn Building, 85 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 13 janvier 2016, 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* à l’adresse <http://gazette.gc.ca>. La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l’adresse <http://www.parl.gc.ca>.

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 418, Édifice Blackburn, 85, 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/2016-33 March 4, 2016

CANADA DEPOSIT INSURANCE CORPORATION ACT

By-law Amending the Canada Deposit Insurance Corporation Deposit Insurance Information By-law

The Board of Directors of the Canada Deposit Insurance Corporation, pursuant to paragraph 11(2)(f)^a of the *Canada Deposit Insurance Corporation Act*^b, makes the annexed *By-law Amending the Canada Deposit Insurance Corporation Deposit Insurance Information By-law*.

Ottawa, March 3, 2016

By-law Amending the Canada Deposit Insurance Corporation Deposit Insurance Information By-law

Amendment

1 The *Canada Deposit Insurance Corporation Deposit Insurance Information By-law*¹ is amended by adding the following after section 7.1:

7.2 (1) A federal credit union shall prepare a statement of transitional coverage that contains the following information, the accuracy of which has been verified by the Corporation:

- (a) the purpose of the statement;
- (b) a description of the deposit insurance coverage provided by the Corporation that applies to the pre-existing deposits of the federal credit union during the transition period;
- (c) the day on which the deposit insurance coverage referred to in paragraph (b) expires; and

^a S.C. 1992, c. 26, s. 4

^b R.S., c. C-3

¹ SOR/96-542

Enregistrement
DORS/2016-33 Le 4 mars 2016

LOI SUR LA SOCIÉTÉ D'ASSURANCE-DÉPÔTS DU CANADA

Règlement administratif modifiant le Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur les renseignements relatifs à l'assurance-dépôts

En vertu de l'alinéa 11(2)f)^a de la *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada*^b, le conseil d'administration de la Société d'assurance-dépôts du Canada prend le *Règlement administratif modifiant le Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur les renseignements relatifs à l'assurance-dépôts*, ci-après.

Ottawa, le 3 mars 2016

Règlement administratif modifiant le Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur les renseignements relatifs à l'assurance-dépôts

Modification

1 Le *Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur les renseignements relatifs à l'assurance-dépôts*¹ est modifié par adjonction, après l'article 7.1, de ce qui suit :

7.2 (1) La coopérative de crédit fédérale prépare une déclaration de couverture transitoire qui contient les renseignements ci-après dont l'exactitude a été vérifiée par la Société :

- a) l'objectif de la déclaration;
- b) le détail de la couverture de l'assurance-dépôts fournie par la Société et applicable, durant la période transitoire, aux dépôts préexistants de la coopérative;
- c) la date à laquelle la couverture visée à l'alinéa b) expire;

^a L.C. 1992, ch. 26, art. 4

^b L.R., ch. C-3

¹ DORS/96-542

(d) a description of the deposit insurance coverage provided by the Corporation that will apply to the deposits of the federal credit union after the transition period expires.

(2) The federal credit union shall, beginning on the day on which it becomes a member institution and ending on the day on which the transition period expires,

(a) make the statement of transitional coverage available by way of a hyperlink on every page of its website that references deposit products; and

(b) make a copy of the statement of transitional coverage available at each of its branches and offices to depositors.

(3) The federal credit union shall, for a period of six months after the day on which it becomes a member institution, prominently display, at each branch and office where customers are served, a sign that refers customers to the statement of transitional coverage and indicates how they can obtain a copy of that statement.

(4) Subject to subsection (5), the federal credit union shall, not earlier than 12 weeks but not later than four weeks before the end of the transition period, provide to a depositor in respect of any pre-existing deposit that exceeds \$100,000 and is to be repaid on a fixed day, a copy of the statement of transitional coverage or an indication of how they can obtain a copy of that statement.

(5) A federal credit union that has, under subsection (4), provided to a depositor a copy of the statement of transitional coverage in respect of a pre-existing deposit described in that subsection, or given to a depositor an indication of how that copy can be obtained, is not required to provide to the same depositor in respect of any other such pre-existing deposit a copy of the statement or an indication of how the copy can be obtained.

Coming into Force

2 This By-law comes into force on the day on which it is registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the By-law.)

Description

The Board of Directors of the Canada Deposit Insurance Corporation (CDIC or the Corporation) proposes to make

d) le détail de la couverture de l'assurance-dépôts fournie par la Société et applicable, après l'expiration de la période transitoire, aux dépôts de la coopérative.

(2) À compter de la date où elle devient une institution membre, et ce, jusqu'à l'expiration de la période transitoire, la coopérative de crédit fédérale :

a) donne accès à la déclaration de couverture transitoire au moyen d'un hyperlien sur toute page de son site Web où il est fait mention des produits de dépôt;

b) met à la disposition de tous les déposants un exemplaire de la déclaration dans tous ses bureaux et succursales.

(3) Au cours des six mois qui suivent la date où elle devient une institution membre, la coopérative de crédit fédérale place en évidence, dans tous ses bureaux et succursales où des services sont offerts aux clients, une affiche faisant état de la déclaration de couverture transitoire et indiquant la façon d'en obtenir un exemplaire.

(4) Sous réserve du paragraphe (5), au plus tôt douze semaines et au plus tard quatre semaines avant l'expiration de la période transitoire, la coopérative de crédit fédérale transmet aux déposants, à l'égard de tout dépôt préexistant à terme fixe qui dépasse 100 000 \$, un exemplaire de la déclaration de couverture transitoire ou des indications sur la façon de l'obtenir.

(5) La coopérative de crédit fédérale qui, en application du paragraphe (4), transmet à un déposant un exemplaire de la déclaration de couverture transitoire à l'égard de tout dépôt préexistant visé à ce paragraphe ou des indications sur la façon de l'obtenir n'est pas tenue de transmettre au même déposant à l'égard de tout autre dépôt préexistant du même type un exemplaire de la déclaration ou des indications sur la façon de l'obtenir.

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement administratif.)

Description

Le conseil d'administration de la Société d'assurance-dépôts du Canada (la SADC ou la Société) se propose de

the *By-law Amending the Canada Deposit Insurance Corporation Deposit Insurance Information By-law* (the Amending By-law) pursuant to paragraph 11(2)(f) of the *Canada Deposit Insurance Corporation Act* (the CDIC Act). Paragraph 11(2)(f) of the CDIC Act authorizes the CDIC Board of Directors to make by-laws “respecting representations by member institutions and other persons with respect to (i) what constitutes, or does not constitute, a deposit, (ii) what constitutes, or does not constitute, a deposit that is insured by the Corporation, and (iii) who is a member institution”. The *Canada Deposit Insurance Corporation Deposit Insurance Information By-law* (the By-law) was made on December 4, 1996, and came into full force on March 1, 1998. It was subsequently amended in September 1999, October 2001 and December 2006.

In 2010, the *Bank Act* was amended to allow provincially incorporated credit unions to become federal financial institutions (federal credit unions [FCUs]). The CDIC Act was also amended to reflect that FCUs would become CDIC member institutions and, that for a limited time, CDIC deposit insurance coverage would be similar to the deposit insurance coverage provided by the FCU’s previous provincial deposit insurer (see section 12.1 of the CDIC Act). Deposit insurance coverage subsequent to the transition period will be the same as provided to all CDIC member institutions, and any deposits made subsequent to continuance as an FCU are not captured by CDIC transition coverage and are immediately subject to the CDIC coverage limit.

The *Disclosure on Continuance Regulations (Federal Credit Unions)*, titled Notice and Disclosure (SOR/2012-267) and made under the *Bank Act*, require that each depositor with the provincial credit union applying to become an FCU be notified of the differences between the deposit insurance coverage prior to becoming an FCU and the CDIC coverage as an FCU, as well as be informed about the transition coverage set out in the CDIC Act. The requirements under the *Disclosure on Continuance Regulations (Federal Credit Unions)* come to an end once the provincial credit union becomes an FCU and a member of CDIC.

The *Canada Deposit Insurance Corporation Deposit Insurance Information By-law* was introduced in 1996 to govern statements made by financial institutions about their standing as a CDIC member institution and about what constitutes a deposit eligible for insurance. The focus

prendre le *Règlement administratif modifiant le Règlement administratif de la Société d’assurance-dépôts du Canada sur les renseignements relatifs à l’assurance-dépôts* (le règlement modificatif), conformément à l’alinéa 11(2)f de la *Loi sur la Société d’assurance-dépôts du Canada* (la Loi sur la SADC). L’alinéa 11(2)f de la Loi sur la SADC autorise le conseil d’administration de la SADC à prendre des règlements administratifs pour régir les déclarations des institutions membres ou de quiconque sur (i) ce qui constitue ou non un dépôt; (ii) sur ce qui constitue ou non un dépôt qui est assuré par la Société; (iii) relativement à la qualité d’institution membre. Le *Règlement administratif de la Société d’assurance-dépôts du Canada sur les renseignements relatifs à l’assurance-dépôts* (le Règlement) a été pris le 4 décembre 1996 et est entré entièrement en vigueur le 1^{er} mars 1998. Il a par la suite été modifié en septembre 1999, en octobre 2001 et en décembre 2006.

En 2010, la *Loi sur les banques* a été modifiée pour permettre aux coopératives de crédit provinciales (CCP) de devenir des institutions financières fédérales (coopératives de crédit fédérales [CCF]). La Loi sur la SADC a également été modifiée pour tenir compte du fait que les CCF deviendraient membres de la SADC et que, pendant un temps limité, la couverture d’assurance-dépôts offerte par la SADC serait semblable à celle offerte par l’assureur-dépôts provincial (se reporter à l’article 12.1 de la Loi sur la SADC). Après cette période transitoire, la couverture d’assurance-dépôts sera la même que celle offerte à toutes les institutions membres de la SADC, et tout dépôt effectué auprès d’une CCF sera immédiatement soumis au plafond d’assurance-dépôts de la SADC.

Conformément au *Règlement sur la communication en cas de prorogation (coopératives de crédit fédérales)*, intitulé Notification et divulgation (DORS/2012-267) et pris en vertu de la *Loi sur les banques*, toute coopérative de crédit provinciale qui demande à poursuivre ses activités en qualité de CCF doit aviser chacun de ses déposants des différences entre le régime d’assurance-dépôts qui s’appliquent avant qu’elle ne devienne une CCF et le régime offert par la SADC après qu’elle soit devenue une CCF, ainsi que de la protection qui s’applique durant la période transitoire prescrite par la Loi sur la SADC. Les dispositions du *Règlement sur la communication en cas de prorogation (coopératives de crédit fédérales)* ne s’appliquent plus une fois qu’une CCP devient une CCF et une institution membre de la SADC.

Le *Règlement administratif de la Société d’assurance-dépôts du Canada sur les renseignements relatifs à l’assurance-dépôts* a été pris en 1996 afin de régir les déclarations des institutions financières concernant leur qualité de membre de la SADC et ce qui constitue un dépôt

of the By-law is to ensure that depositors receive accurate and timely information about CDIC deposit insurance where they conduct the majority of their banking activities.

Therefore, in order to minimize the potential for confusion among depositors of a FCU during the transition period, it is necessary to amend the By-law. The Amending By-law introduces the requirements that the FCU

- prepare a Statement of Transitional Coverage (Statement), and verify the accuracy of the Statement by CDIC;
- make a copy of the Statement available to any customer that is conducting deposit-taking business with staff at a branch of the federal credit union until the transition period expires;
- for the duration of the transition period, make the Statement available by way of a hyperlink on any pages of its Web site that reference deposit products;
- for a period of six months, commencing on the date on which the FCU became a member of CDIC, prominently display a sign in each branch and office where customers are served that refers customers to the Statement and indicates how customers can obtain a copy of the Statement; and
- in respect of a pre-existing deposit that is to be repaid on a fixed day and exceeds \$100,000, provide that depositor, and at such time that is no sooner than 12 weeks (but no later than 4 weeks) from the expiry of the transition period, with a copy of the Statement or an indication as to how that depositor can obtain a copy of the Statement.

The Statement, pursuant to the Amending By-law, would provide

- a generic description or overview of the purpose of the Statement;
- a description of the CDIC coverage that applies during the transitional period to the deposits of the FCU;
- when transitional insurance coverage for the FCU ends; and
- a description of the CDIC coverage that applies after the transitional period expires.

Alternatives

There are no available alternatives. The CDIC Act specifically provides that the Board of Directors may make by-laws respecting representations by members institutions

assurable. Le Règlement vise à ce que les déposants reçoivent des renseignements pertinents sur l'assurance-dépôts de la SADC, en temps opportun, sur le lieu même où ils effectuent la plupart de leurs transactions bancaires.

Par conséquent, pour que les déposants d'une CCF y voient le plus clair possible durant la période transitoire, il est nécessaire de modifier le Règlement. Le règlement modificatif exige qu'une CCF :

- prépare une déclaration de couverture transitoire (déclaration) et demande à la SADC d'en vérifier l'exactitude;
- mette un exemplaire de la déclaration à la disposition de tout client au moment d'activités de prise de dépôt auprès d'un employé, à l'une ou l'autre de ses succursales, et ce, jusqu'à la fin de la période transitoire;
- pendant toute la durée de la période transitoire, rende la déclaration accessible par le biais d'un hyperlien, sur toute page de son site Web qui présente des produits de dépôt;
- pendant une période de six mois à compter de la date à laquelle elle est devenue membre de la SADC, appose bien en vue, à chaque succursale et bureau qui sert sa clientèle, une affiche mentionnant la déclaration et indiquant où les clients peuvent s'en procurer un exemplaire;
- pour tout dépôt préexistant à terme fixe et qui dépasse 100 000 \$, transmette aux déposants, au plus tôt 12 semaines avant la fin de la période transitoire (et au plus tard 4 semaines avant), un exemplaire de la déclaration ou des indications sur la manière de se la procurer.

Conformément au règlement modificatif, cette déclaration de couverture transitoire devra contenir :

- une description générale ou un aperçu de l'objectif de la déclaration;
- une description de la protection de la SADC applicable, pendant la période transitoire, aux dépôts de la CCF;
- la date à laquelle prend fin la couverture transitoire s'appliquant aux dépôts de la CCF;
- la description de la protection de la SADC qui s'applique après la période transitoire.

Solutions envisagées

Il n'y a pas d'autre solution. La Loi sur la SADC stipule expressément que le conseil d'administration peut, par règlement administratif, régir les déclarations des

and other persons about who is a member institution and what constitutes an insured deposit.

Benefits and costs

The primary benefit of the amendments is to decrease confusion of depositors that may be caused as a result of the differences between provincial deposit insurance, transitional coverage provided by CDIC, and CDIC deposit insurance.

The contents of the Statement reflect the contents of the notice that is required under the *Disclosure on Continuance Regulations (Federal Credit Unions)* made under the *Bank Act*. As a result, a prospective FCU can rely on that notice when developing the Statement. No additional costs should be attributed directly to these changes.

Consultation

On September 5, 2013, member institutions and numerous financial services industry associations were made aware, by letter, of CDIC's need to amend the By-law. The By-law has been discussed with selected stakeholders in the summer and fall of 2015.

The Amending By-law was published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 12, 2015. No substantive comments were received.

Compliance and enforcement

There are no compliance or enforcement issues.

Contact

Emiel van der Velden
Director, Insurance
Canada Deposit Insurance Corporation
50 O'Connor Street, 17th Floor,
Ottawa, Ontario
K1P 6L2
Email: evandervelden@cdic.ca

institutions membres ou de quiconque sur ce qui constitue ou non un dépôt assuré et relativement à la qualité d'institution membre.

Avantages et coûts

Ces modifications ont pour principal avantage d'expliquer plus clairement aux déposants les différences entre l'assurance-dépôts provinciale et l'assurance-dépôts de la SADC, ainsi que la couverture transitoire offerte par la SADC.

Le contenu de la déclaration s'aligne sur le contenu de l'avis exigé conformément au *Règlement sur la communication en cas de prorogation (coopératives de crédit fédérales)* pris en vertu de la *Loi sur les banques*. De cette manière, une future CCF pourra se servir de cet avis pour préparer sa déclaration de couverture transitoire. Ces modifications ne devraient donner lieu à aucuns frais supplémentaires.

Consultation

Dans une lettre datée du 5 septembre 2013, la SADC a informé ses institutions membres et nombre d'associations du secteur des services financiers de la nécessité de modifier le Règlement. Le Règlement a fait l'objet de rondes de discussions auprès d'un certain nombre de parties intéressées durant l'été et l'automne 2015.

La publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* a eu lieu le 12 décembre 2015. Aucun commentaire concernant des modifications de fond n'a été reçu.

Respect et exécution

Aucun mécanisme visant à assurer le respect du règlement modificatif n'est requis.

Personne-ressource

Emiel van der Velden
Directeur de l'Assurance
Société d'assurance-dépôts du Canada
50, rue O'Connor, 17^e étage
Ottawa (Ontario)
K1P 6L2
Courriel : evandervelden@sadc.ca

Registration
SOR/2016-34 March 10, 2016

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT,
1999

Rules Amending the Rules of Procedure for Boards of Review

Whereas, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 18, 2015, a copy of the proposed *Rules Amending the Rules of Procedure for Boards of Review*, substantially in the annexed form, and interested persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Rules or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to section 341 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, makes the annexed *Rules Amending the Rules of Procedure for Boards of Review*.

Gatineau, March 9, 2016

Catherine McKenna
Minister of the Environment

Rules Amending the Rules of Procedure for Boards of Review

Amendments

1 (1) The portion of subsection 18(1) of the English version of the *Rules of Procedure for Boards of Review*¹ before paragraph (a) is replaced by the following:

18 (1) After the hearing, the Minister or a party may make a written application for costs. The application shall be accompanied by a bill of costs and supporting receipts and set out

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

^b S.C. 1999, c. 33

¹ SOR/2003-28

Enregistrement
DORS/2016-34 Le 10 mars 2016

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

Règles modifiant les Règles de procédure applicables aux commissions de révision

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, la ministre de l'Environnement a fait publier dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 18 avril 2015, le projet de règles intitulé *Règles modifiant les Règles de procédure applicables aux commissions de révision*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision,

À ces causes, en vertu de l'article 341 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, la ministre de l'Environnement établit les *Règles modifiant les Règles de procédure applicables aux commissions de révision*, ci-après.

Gatineau, le 9 mars 2016

La ministre de l'Environnement
Catherine McKenna

Règles modifiant les règles de procédure applicables aux commissions de révision

Modifications

1 (1) Le passage du paragraphe 18(1) de la version anglaise des *Règles de procédure applicables aux commissions de révision*¹ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

18 (1) After the hearing, the Minister or a party may make a written application for costs. The application shall be accompanied by a bill of costs and supporting receipts and set out

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

^b L.C. 1999, ch. 33

¹ DORS/2003-28

(2) Subsections 18(2) and (3) of the Rules are replaced by the following:

(2) Within 10 days after the last day of the hearing, the application, accompanied by the bill of costs and receipts, shall be served on the person from whom costs are claimed and filed with the Board.

(3) Within 10 days after service of the application, accompanied by the bill of costs and receipts, the person from whom costs are claimed and who wishes to contest the application, bill of costs or receipts shall serve a response on the person who filed the application and file the response with the Board.

Coming into Force

2 These Rules come into force on the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Rules.)

Issues

The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) identified a minor inconsistency between the English and French text of section 18 of the *Rules of Procedure for Boards of Review* (the Rules) and made recommendations to the Department of the Environment to address this issue. The Department of the Environment committed to amend the Rules in order to improve their clarity and consistency.

Background

Pursuant to section 333 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the Act), a board of review may, and in some cases, must be established by either the Minister of the Environment alone, or by the Minister of the Environment and the Minister of Health jointly, to inquire into specified matters in response to a notice of objection filed under the Act.

The Rules, made by the Minister of the Environment pursuant to section 341 of the Act, establish general rules that govern the conduct of reviews, such as quorum, prehearing conference, notice of hearing, witnesses and experts, and form and service of evidence, and, in particular, address issues on the awarding of costs related to a proceeding before a board of review. These rules are required so that persons know, in sufficient detail, the procedures

(2) Les paragraphes 18(2) et (3) des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :

(2) Dans les dix jours suivant le dernier jour de l'audience, la demande pour frais, accompagnée du mémoire de frais et des reçus, est signifiée à l'intéressé et déposée auprès de la commission.

(3) Dans les dix jours suivant la signification de la demande, accompagnée du mémoire de frais et des reçus, l'intéressé qui souhaite les contester signifie sa réponse au déposant et la dépose auprès de la commission.

Entrée en vigueur

2 Les présentes règles entrent en vigueur à la date de leur enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des Règles.)

Enjeux

Le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPER) a repéré une légère incohérence entre le texte anglais et français de l'article 18 des *Règles de procédure applicables aux commissions de révision* (les Règles) et a formulé des recommandations au ministère de l'Environnement afin de régler ce problème. Le ministère de l'Environnement s'est engagé à modifier les Règles afin de les rendre plus claires et plus uniformes.

Contexte

En vertu de l'article 333 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [la Loi], la ministre de l'Environnement, seule ou avec la ministre de la Santé, peut et, dans certains cas, doit constituer une commission de révision chargée d'enquêter sur des questions particulières en cas du dépôt d'un avis d'opposition en vertu de la Loi.

Les Règles, formulées par la ministre de l'Environnement en vertu de l'article 341 de la Loi, établissent les règles générales qui régissent la conduite et la tenue des révisions, comme le quorum, la conférence avant l'audience, l'avis d'audience, les témoins et témoins experts, et le format et la signification des éléments de preuve, et, en particulier, elles traitent des questions liées à l'imposition des frais relatifs à une instance devant la commission. Ces

that are to be followed when appearing before a board of review. There has only been one board of review since 1999.

Following publication of the Rules in the *Canada Gazette*, Part II, in 2011, the SJCSR recommended that the Department of the Environment address inconsistencies between the English and French regulatory texts and improve the clarity of the Rules.

Objectives

The objective of the *Rules Amending the Rules of Procedure for Boards of Review* (hereinafter referred to as the Amendments) is to improve the clarity and consistency of the Rules by better aligning the English and French versions.

Description

The Amendments make several non-substantive changes to clarify the Rules.

1. Subsection 18(1)

The portion of the text before paragraph (a) in the English version of the Regulations is amended to clarify that an application to the board of review shall include the bill of costs and “supporting” receipts.

The current English version states:

After the hearing, the Minister or a party may make a written application for costs and the application shall be accompanied by a bill of costs and receipts and set out

The amended version will be:

After the hearing, the Minister or a party may make a written application for costs. The application shall be accompanied by a bill of costs and supporting receipts and set out

2. Subsection 18(2)

The text is amended to clarify that an application to the board of review shall be accompanied by the bill of costs and receipts.

The current English version states:

Within 10 days after the last day of the hearing, the application and the bill of costs with the receipts

règles sont nécessaires pour que les personnes connaissent, avec suffisamment de précision, les procédures à suivre lorsqu'elles comparaissent devant une commission de révision. Il n'y a eu qu'une commission de révision depuis 1999.

À la suite de la publication des Règles dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en 2011, le CMPEP a demandé au ministère de l'Environnement de corriger les incohérences entre les versions française et anglaise des Règles et d'améliorer leur clarté.

Objectifs

L'objectif des *Règles modifiant les Règles de procédure applicables aux commissions de révision* (ci-après, les Modifications) vise à améliorer la clarté et la cohérence des Règles en harmonisant mieux les versions française et anglaise.

Description

Les Modifications apportent des changements de forme afin de clarifier les Règles.

1. Paragraphe 18(1)

Le passage précédant l'alinéa a) de la version anglaise est modifié afin de préciser qu'une demande à la commission de révision doit être accompagnée du mémoire de frais et des reçus « à l'appui ».

La version anglaise actuelle énonce ce qui suit :

After the hearing, the Minister or a party may make a written application for costs and the application shall be accompanied by a bill of costs and receipts and set out

La version modifiée sera :

After the hearing, the Minister or a party may make a written application for costs. The application shall be accompanied by a bill of costs and supporting receipts and set out

2. Paragraphe 18(2)

Le texte est modifié afin de préciser qu'une demande à la commission de révision doit être accompagnée du mémoire de frais et des reçus.

La version anglaise actuelle énonce ce qui suit :

Within 10 days after the last day of the hearing, the application and the bill of costs with the receipts

shall be served on the person from whom costs are claimed and filed with the Board.

The amended version will be:

Within 10 days after the last day of the hearing, the application, accompanied by the bill of costs and receipts, shall be served on the person from whom costs are claimed and filed with the Board.

The current French version states:

Dans les dix jours suivant le dernier jour de l'audience, la demande pour frais et le mémoire de frais ainsi que les reçus à l'appui sont signifiés à l'intéressé et déposés auprès de la commission.

The amended version will be:

Dans les dix jours suivant le dernier jour de l'audience, la demande pour frais, accompagnée du mémoire de frais et des reçus, est signifiée à l'intéressé et déposée auprès de la commission.

3. Subsection 18(3)

The text is amended to clarify that an application to the board of review shall be accompanied by the bill of costs and receipts.

The current English version states:

Within 10 days after service of the application, the person from whom costs are claimed who wishes to contest the application and the bill of costs shall serve a response on the person who filed the application and file the response with the Board.

The amended version will be:

Within 10 days after service of the application, accompanied by the bill of costs and receipts, the person from whom costs are claimed and who wishes to contest the application, bill of costs or receipts shall serve a response on the person who filed the application and file the response with the Board.

The current French version states:

Dans les dix jours suivant la signification de la demande et du mémoire de frais, l'intéressé qui souhaite les contester signifie sa réponse au déposant et la dépose auprès de la commission.

The amended version will be:

Dans les dix jours suivant la signification de la demande, accompagnée du mémoire de frais et des

shall be served on the person from whom costs are claimed and filed with the Board.

La version modifiée sera :

Within 10 days after the last day of the hearing, the application, accompanied by the bill of costs and receipts, shall be served on the person from whom costs are claimed and filed with the Board.

La version française actuelle énonce ce qui suit :

Dans les dix jours suivant le dernier jour de l'audience, la demande pour frais et le mémoire de frais ainsi que les reçus à l'appui sont signifiés à l'intéressé et déposés auprès de la commission.

La version modifiée sera :

Dans les dix jours suivant le dernier jour de l'audience, la demande pour frais, accompagnée du mémoire de frais et des reçus, est signifiée à l'intéressé et déposée auprès de la commission.

3. Paragraphe 18(3)

Le texte est modifié afin de préciser qu'une demande à la commission de révision doit être accompagnée du mémoire de frais et des reçus.

La version anglaise actuelle énonce ce qui suit :

Within 10 days after service of the application, the person from whom costs are claimed who wishes to contest the application and the bill of costs shall serve a response on the person who filed the application and file the response with the Board.

La version modifiée sera :

Within 10 days after service of the application, accompanied by the bill of costs and receipts, the person from whom costs are claimed and who wishes to contest the application, bill of costs or receipts shall serve a response on the person who filed the application and file the response with the Board.

La version française actuelle énonce ce qui suit :

Dans les dix jours suivant la signification de la demande et du mémoire de frais, l'intéressé qui souhaite les contester signifie sa réponse au déposant et la dépose auprès de la commission.

La version modifiée sera :

Dans les dix jours suivant la signification de la demande, accompagnée du mémoire de frais et des

reçus, l'intéressé qui souhaite les contester signifie sa réponse au déposant et la dépose auprès de la commission.

The Amendments are not substantive in nature and will not change the purpose, intent or obligations of the Rules. The Amendments will come into force on the day on which they are registered.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to the Amendments, as they do not increase the administrative burden for business.

Small business lens

The small business lens does not apply to the Amendments, as they do not impose any costs on a small business.

Rationale

The Amendments are required in order to align the English and French versions of the Rules, thus improving their clarity. Amending the Rules was selected as the most efficient and appropriate means to improve the clarity and consistency between the English and French versions.

Amending the Rules contributes to the reduction of unnecessary risk due to potential interpretational differences between the English and French versions. In the one and only board of review since 1999, no costs were awarded. No stakeholders are expected to be impacted by the Amendments to the Rules.

As required by the Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals, a preliminary scan was conducted which concluded there would be no expected important environmental effects, either positive or negative. Therefore, a strategic environmental assessment is not required.

The Amendments were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on April 18, 2015, for a 60-day public comment period. No comments were received.

reçus, l'intéressé qui souhaite les contester signifie sa réponse au déposant et la dépose auprès de la commission.

Les Modifications apportent des changements de forme qui ne changent pas le but, l'intention ou les obligations des Règles. Les Modifications entreront en vigueur le jour de leur enregistrement.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas aux Modifications, puisque ces dernières n'accroissent pas le fardeau administratif des entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas aux Modifications, puisque ces dernières ne génèrent aucun coût pour les petites entreprises.

Justification

Les Modifications sont requises afin d'harmoniser les versions anglaise et française des Règles et d'améliorer leur clarté. Les Modifications ont été choisies comme étant le moyen le plus efficace et approprié d'améliorer la clarté et l'uniformité des versions anglaise et française.

Les Modifications contribuent à la réduction des risques inutiles en raison des différences d'interprétation possibles entre les versions anglaise et française. Dans le cadre de l'unique commission de révision depuis 1999, aucuns frais n'ont été accordés. On ne prévoit pas que des intervenants soient touchés par les Modifications aux Règles.

Conformément à la Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes, une analyse préliminaire a été réalisée dont la conclusion ne prévoit pas d'effets environnementaux importants, positifs ou négatifs. Par conséquent, une évaluation environnementale stratégique n'est pas requise.

Les Modifications ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 18 avril 2015, en vue d'une période de commentaires de 60 jours. Aucun commentaire n'a été reçu.

Contacts

Stewart Lindale
Director
Regulatory Innovation and Management Systems
Department of the Environment
351 Saint-Joseph Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-420-7792
Fax: 819-420-7386
Email: Stewart.Lindale@canada.ca

Yves Bourassa
Director
Regulatory Analysis and Valuation Division
Department of the Environment
200 Sacré-Cœur Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: DARV-RAVD@canada.ca

Personnes-ressources

Stewart Lindale
Directeur
Innovation réglementaire et systèmes de gestion
Ministère de l'Environnement
351, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-420-7792
Télécopieur : 819-420-7386
Courriel : Stewart.Lindale@canada.ca

Yves Bourassa
Directeur
Division de l'analyse réglementaire et de la valorisation
Ministère de l'Environnement
200, boulevard Sacré-Cœur
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : DARV-RAVD@canada.ca

Registration
SOR/2016-35 March 11, 2016

CUSTOMS ACT

Regulations Amending the Passenger Information (Customs) Regulations

P.C. 2016-118 March 11, 2016

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, pursuant to subsections 8.1(8)^a and 107.1(1)^b and paragraphs 164(1)(i)^c and (j) of the *Customs Act*^d, makes the annexed *Regulations Amending the Passenger Information (Customs) Regulations*.

Regulations Amending the Passenger Information (Customs) Regulations

Amendments

1 (1) The definition *Minister's representative* in section 1 of the *Passenger Information (Customs) Regulations*¹ is repealed.

(2) The definition *reservation system* in section 1 of the Regulations is replaced by the following:

reservation system means any system, whether electronic or manual, that contains information about persons on board or expected to be on board a commercial conveyance. (*système de réservation*)

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

crew member means a person assigned to duty on board a commercial conveyance. (*membre d'équipage*)

^a S.C. 2001, c. 25, s. 8(2)

^b S.C. 2012, c. 31, s. 267

^c S.C. 1992, c. 28, s. 30(1)

^d R.S., c. 1 (2nd Suppl.)

¹ SOR/2003-219

Enregistrement
DORS/2016-35 Le 11 mars 2016

LOI SUR LES DOUANES

Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes)

C.P. 2016-118 Le 11 mars 2016

Sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu des paragraphes 8.1(8)^a et 107.1(1)^b et des alinéas 164(1)(i)^c et (j) de la *Loi sur les douanes*^d, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes)*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes)

Modifications

1 (1) La définition de *représentant du ministre*, à l'article 1 du *Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes)*¹, est abrogée.

(2) La définition de *système de réservation*, à l'article 1 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

système de réservation Système électronique ou manuel qui renferme des renseignements sur les personnes qui sont ou devraient être à bord d'un moyen de transport commercial. (*reservation system*)

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

membre d'équipage Personne qui est chargée de fonctions à bord d'un moyen de transport commercial. (*crew member*)

^a L.C. 2001, ch. 25, par. 8(2)

^b L.C. 2012, ch. 31, art. 267

^c L.C. 1992, ch. 28, par. 30(1)

^d L.R., ch. 1 (2^e suppl.)

¹ DORS/2003-219

time of departure means

(a) in the case of a commercial conveyance that carries persons or goods by air, the time of take-off from the last point of embarkation of persons before the conveyance arrives in Canada; and

(b) in the case of a commercial conveyance that carries persons or goods by water or land, the time of departure from the last point of embarkation of persons before the conveyance arrives in Canada. (*moment du départ*)

2 Sections 2 to 5 of the Regulations are replaced by the following:**Purpose**

2 The purpose of sections 3 to 7 is to prescribe the circumstances, conditions, classes of persons, information and time and manner for the purposes of section 107.1 of the Act.

Prescribed circumstances and conditions

3 The prescribed circumstances and conditions are the following:

(a) the conveyance must be a commercial conveyance; and

(b) the conveyance is expected to arrive in Canada.

Prescribed classes

4 The prescribed classes of persons are commercial carriers and charterers that undertake to carry persons or goods to Canada.

Prescribed information

5 The prescribed information about a person on board or expected to be on board a commercial conveyance is the following:

(a) their surname, first name and any middle names, their date of birth, their citizenship or nationality and their gender;

(b) the type and number of each passport or other travel document that identifies them and the name of the country or entity that issued it;

(c) their reservation record locator number, if any;

(d) the unique passenger reference assigned to them, if any, by the person who is required to provide

moment du départ

a) Dans le cas d'un moyen de transport commercial qui transporte des personnes ou des marchandises par voie aérienne, moment où il décolle du dernier lieu d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada;

b) dans le cas d'un moyen de transport commercial qui transporte des personnes ou des marchandises par voie maritime ou terrestre, moment où il quitte le dernier lieu d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada. (*time of departure*)

2 Les articles 2 à 5 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**Objet**

2 Les articles 3 à 7 ont pour objet de prévoir les circonstances, les conditions, les catégories de personnes, les renseignements, les délais et les modalités réglementaires pour l'application de l'article 107.1 de la Loi.

Circonstances et conditions réglementaires

3 Les circonstances et les conditions réglementaires sont les suivantes :

a) le moyen de transport est un moyen de transport commercial;

b) il devrait arriver au Canada.

Catégories de personnes visées par règlement

4 Les catégories de personnes visées par règlement sont les transporteurs commerciaux et les affréteurs qui s'engagent à transporter des personnes ou des marchandises à destination du Canada.

Renseignements réglementaires

5 Les renseignements réglementaires sur toute personne qui est ou devrait être à bord d'un moyen de transport commercial sont les suivants :

a) ses nom, prénoms, date de naissance, citoyenneté ou nationalité et sexe de la personne en question;

b) le type et le numéro de chaque passeport ou autre document de voyage qui l'identifie et le nom du pays ou de l'entité qui les a délivrés;

c) le numéro de son dossier de réservation, le cas échéant;

d) la référence unique de passager qui lui est attribuée, le cas échéant, par la personne qui doit fournir les

information or, in the case of a crew member who has not been assigned a unique passenger reference, notice of their status as a crew member;

(e) any information about the person in a reservation system of the person who is required to provide information or in a reservation system of the representative of such a person; and

(f) the following information about their carriage on board the commercial conveyance:

(i) if the person is carried or is expected to be carried on board the commercial conveyance by air, the date and time of take-off from the last point of embarkation of persons before the commercial conveyance arrives in Canada or if the person is carried or is expected to be carried on board the commercial conveyance by water or land, the date and time of departure from the last point of embarkation of persons before the commercial conveyance arrives in Canada,

(ii) the last point of embarkation of persons before the commercial conveyance arrives in Canada,

(iii) the date and time of arrival of the commercial conveyance at the first point of disembarkation of persons in Canada,

(iv) the first point of disembarkation of persons in Canada, and

(v) in the case of a commercial conveyance that carries persons or goods by air, the flight code identifying the commercial carrier and the flight number.

Prescribed manner

6 The information referred to in section 5 must be provided by electronic means in accordance with the technical requirements, specifications and procedures for electronic data interchange set out in the document entitled *CBSA Carrier Messaging Requirements* established by the Agency, as amended from time to time.

Prescribed time — advance passenger information

7 (1) The information referred to in paragraphs 5(a) to (d) must be provided not later than

(a) one hour before the time of departure, if the information relates to a crew member; and

renseignements ou, à défaut, dans le cas d'un membre d'équipage, l'avis de sa qualité de membre d'équipage;

e) les renseignements sur la personne qui se trouvent dans un système de réservation de la personne qui doit fournir les renseignements ou du représentant de celle-ci;

f) les renseignements ci-après concernant son transport à bord du moyen de transport commercial :

(i) dans le cas où elle est ou devrait être transportée à bord du moyen de transport commercial par voie aérienne, les date et heure où le moyen de transport commercial décolle du dernier lieu d'embarquement de personnes avant l'arrivée au Canada ou, dans le cas où elle est ou devrait être transportée à bord du moyen de transport commercial par voie maritime ou terrestre, celles où le moyen de transport commercial quitte le dernier lieu d'embarquement de personnes avant l'arrivée au Canada,

(ii) le dernier lieu d'embarquement de personnes avant l'arrivée du moyen de transport commercial au Canada,

(iii) les date et heure d'arrivée du moyen de transport commercial au premier lieu de débarquement de personnes au Canada,

(iv) le premier lieu de débarquement de personnes au Canada,

(v) dans le cas d'un moyen de transport commercial qui transporte des personnes ou des marchandises par voie aérienne, le code de vol identifiant le transporteur commercial et le numéro de vol.

Modalités

6 Les renseignements visés à l'article 5 sont fournis par un moyen électronique, conformément aux exigences, spécifications et pratiques techniques qui visent l'échange de données informatisées et qui sont énoncées dans le document intitulé *Exigences de l'ASFC relatives à l'infrastructure de messagerie des transporteurs*, établi par l'Agence, avec ses modifications successives.

Délai — renseignements préalables concernant les passagers

7 (1) Les renseignements visés aux alinéas 5a) à d) sont fournis dans le délai suivant :

a) en ce qui concerne les membres d'équipage, au plus tard une heure avant le moment du départ;

(b) the time of departure, if the information relates to any other person who is or is expected to be on board the commercial conveyance.

Prescribed time — information in a reservation system

(2) The information referred to in paragraph 5(e) must be provided not later than at the time of departure.

Prescribed time — close-out information

(3) The information referred to in paragraph 5(d) must also be provided for each passenger on board the commercial conveyance at the time of departure not later than 30 minutes after the time of departure.

Missing or inaccurate information

8 (1) A person who becomes aware before or at the time of departure that information they have provided under paragraph 107.1 of the Act is incomplete or inaccurate must, in the manner described in section 6 and without delay, provide the Minister with the missing or accurate information.

Exception — paragraph 5(e)

(2) Subsection (1) does not apply in respect of information referred to in paragraph 5(e).

Time of transmission — paragraph 5(f)

9 The information referred to in paragraph 5(f) must be provided at the same time as the information referred to in sections 7 and 8.

3 Paragraph 5(e) of the Regulations is replaced by the following:

(e) any information about them that is referred to in the schedule and is available in a reservation system of the person who is required to provide information or in a reservation system of the representative of such a person; and

4 Subsection 7(2) of the Regulations is replaced by the following:

Prescribed time — information in reservation system

(2) The information referred to in paragraph 5(e) must be provided for each person who is expected to be on board the commercial conveyance not later than 72 hours before the time of departure.

b) en ce qui concerne toute autre personne qui est ou devrait être à bord du moyen de transport commercial, au plus tard au moment du départ.

Délai — renseignements du système de réservation

(2) Les renseignements visés à l'alinéa 5e) sont fournis au plus tard au moment du départ.

Délai — renseignements définitifs

(3) Les renseignements visés à l'alinéa 5d) sont également fournis au plus tard trente minutes après le moment du départ à l'égard de chaque passager qui est à bord du moyen de transport commercial au moment du départ.

Renseignements inexacts ou incomplets

8 (1) La personne qui, au moment du départ ou avant celui-ci, se rend compte que les renseignements qu'elle a fournis en application de l'article 107.1 de la Loi sont inexacts ou incomplets fournit sans délai au ministre, selon les modalités prévues à l'article 6, les renseignements exacts ou manquants.

Exception — alinéa 5e)

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard des renseignements visés à l'alinéa 5e).

Délai de transmission — alinéa 5f)

9 Les renseignements visés à l'alinéa 5f) sont fournis au même moment que ceux visés aux articles 7 et 8.

3 L'alinéa 5e) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

e) les renseignements sur la personne visés à l'annexe qui se trouvent dans un système de réservation de la personne qui doit fournir les renseignements ou du représentant de celle-ci;

4 Le paragraphe 7(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Délai — renseignements du système de réservation

(2) Les renseignements visés à l'alinéa 5e) sont fournis au plus tard soixante-douze heures avant le moment du départ à l'égard de chaque personne qui devrait être à bord du moyen de transport commercial.

5 Section 8 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

Update — information in reservation system

(3) If information referred to in paragraph 5(e) about a person in relation to a particular carriage is added to a reservation system or is changed in the system after it has been provided to the Minister under section 107.1 of the Act, the person who provided the information must, in the manner described in section 6 and at the following times, provide the Minister with all the information referred to in paragraph 5(e) about the person in relation to that carriage:

(a) if the addition or change is made more than 24 hours before the time of departure, not later than 24 hours before the time of departure;

(b) if the addition or change is made during a period beginning 24 hours before the time of departure and ending eight hours before that time, not later than eight hours before the time of departure; and

(c) if the addition or change is made less than eight hours before the time of departure, not later than the time of departure.

6 The Regulations are amended by adding, after section 8, the schedule set out in the schedule to these Regulations.

Coming into Force

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

(2) Sections 3 to 6 come into force on a day to be fixed by amendment to this subsection.

5 L'article 8 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

Mise à jour — renseignements du système de réservation

(3) Lorsque des renseignements visés à l'alinéa 5e) sur une personne pour un transport donné sont ajoutés dans un système de réservation ou y sont modifiés après avoir été fournis au ministre en application de l'article 107.1 de la Loi, la personne ayant fourni ces renseignements fournit au ministre, selon les modalités prévues à l'article 6 et dans les délais ci-après, tous les renseignements visés à cet alinéa 5e) concernant cette personne pour ce transport :

a) si l'ajout ou la modification est fait plus de vingt-quatre heures avant le moment du départ, au plus tard vingt-quatre heures avant le moment du départ;

b) si l'ajout ou la modification est fait au plus tôt vingt-quatre heures avant le moment du départ, mais au plus tard huit heures avant celui-ci, au plus tard huit heures avant le moment du départ;

c) si l'ajout ou la modification est fait moins de huit heures avant le moment du départ, au plus tard au moment du départ.

6 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 8, de l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.

Entrée en vigueur

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

(2) Les articles 3 à 6 entrent en vigueur à la date fixée par modification du présent paragraphe.

SCHEDULE

(Section 6)

SCHEDULE

(Paragraph 5(e))

Information About Persons in a Reservation System

- 1** Their surname, first name and any middle names
- 2** Their reservation record locator number
- 3** The date of their reservation and date their ticket was issued
- 4** Their itinerary, including the dates of departure and arrival for each segment of carriage
- 5** Information about their participation in a loyalty program and the benefits earned under the program, such as free tickets or upgrades
- 6** The number of the other passengers included in the reservation record and their surname, first name and any middle names
- 7** Contact information for each person mentioned in the reservation record, including the person who made the reservation
- 8** Billing and payment information, including credit card number and billing address
- 9** Information about the travel agent or agency, including the name and contact information
- 10** Code share information
- 11** Information about whether the reservation record has been divided into several records or is linked to another record
- 12** Their travel status, including travel confirmation and check-in status
- 13** Ticketing information, including the ticket number, automated ticket fare quote and whether a one-way ticket was purchased
- 14** Their baggage information, including the number and weight of their bags
- 15** Their seating information, including seat number
- 16** General remarks about the person in the reservation record, including other supplementary information, special service information and special service request information
- 17** The information referred to in paragraphs 5(a) and (b) of these Regulations

ANNEXE

(article 6)

ANNEXE

(alinéa 5e))

Renseignements sur la personne qui se trouvent dans un système de réservation

- 1** Nom et prénoms de la personne en cause
- 2** Numéro de son dossier de réservation
- 3** Date de réservation et de délivrance du billet
- 4** Itinéraire, notamment les dates de départ et d'arrivée pour chaque segment de son transport
- 5** Renseignements sur sa participation à un programme de fidélisation et sur les avantages qui en découlent, notamment des billets gratuits et des surclassements
- 6** Nombre d'autres passagers figurant dans son dossier de réservation ainsi que leurs nom et prénoms
- 7** Coordonnées de toute autre personne mentionnée dans son dossier de réservation, notamment celles de la personne qui a réservé son billet
- 8** Renseignements sur la facturation et le paiement, notamment le numéro de carte de crédit et l'adresse de facturation
- 9** Renseignements sur l'agence de voyages ou l'agent de voyages, notamment leurs nom et coordonnées
- 10** Renseignements sur le partage de codes
- 11** Renseignements sur la division de son dossier de réservation en plusieurs dossiers, le cas échéant, ou sur le lien entre celui-ci et un autre dossier
- 12** Statut de voyageur, notamment le statut d'enregistrement et la confirmation du voyage
- 13** Renseignements sur la délivrance de son billet, notamment le numéro du billet, le calcul automatisé du tarif et s'il s'agit d'un billet aller simple
- 14** Renseignements sur ses bagages, notamment le poids des bagages et le nombre d'articles
- 15** Renseignements sur son siège, notamment le numéro de celui-ci
- 16** Remarques générales à son égard figurant dans son dossier de réservation, notamment les autres renseignements supplémentaires, les renseignements concernant les services spéciaux et les demandes de service spécial
- 17** Renseignements visés aux alinéas 5a) et b) du présent règlement

18 The history of any changes to the information referred to in items 1 to 17 of this schedule

18 Historique de tout changement apporté aux renseignements visés aux articles 1 à 17 de la présente annexe

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the regulations.)

Executive summary

Issues: Every year, inadmissible travellers arrive at Canadian airports and are subsequently refused entry by officers working for the Canada Border Services Agency (CBSA). The Government of Canada (GoC) currently has no means to systematically indicate to an air carrier whether a traveller is prohibited from entering Canada without prior authorization (a prescribed person, by regulation) or whether a traveller has the documents required by regulation for travel into Canada (prescribed documents), prior to a flight's departure for Canada. This inability will present a noticeable enforcement gap upon the introduction on March 15, 2016, of Canada's requirement for visa-exempt foreign nationals (FNs) to hold an electronic travel authorization (eTA) to travel to Canada, a document that can only be validated through an automated system.

Description: The Interactive Advance Passenger Information (IAPI) regulatory amendments build on the existing regulatory framework underpinning the CBSA's current Advance Passenger Information/Passenger Name Record (API/PNR) program. These amendments serve to both expand on and modernize the description of the legal obligations imposed on commercial transporters generally. The amendments also introduce new data elements in the air mode and will ensure the earlier provision of data that carriers already submit in the API/PNR program.

The IAPI amendments will provide the CBSA with the authority to apply a systematic mechanism to identify travellers who are not admissible to Canada, either as a result of being previously found inadmissible and lacking the required authorization to return to Canada (ARC), or because they lack the documentation necessary to enter Canada, including the eTA. The IAPI initiative will contribute to preventing prescribed persons and improperly documented FN's from reaching Canadian Ports of Entry (PoE), thereby protecting the integrity of Canada's immigration program and enhancing public safety. Communicating inadmissibility

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des règlements.)

Sommaire

Enjeux : Chaque année, des voyageurs inadmissibles arrivent dans les aéroports canadiens, où les agents de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) leur refusent l'entrée. Le gouvernement du Canada (GC) n'a actuellement aucun moyen d'indiquer systématiquement à un transporteur aérien si un voyageur ne peut pas entrer au Canada sans autorisation préalable (une personne visée par règlement) ou s'il possède les documents exigés par la réglementation pour entrer au pays (documents réglementaires) avant de prendre un vol à destination du Canada. Cela posera une lacune importante d'exécution lors de l'adoption, le 15 mars 2016, d'une nouvelle exigence canadienne pour entrer au Canada, qui obligera les ressortissants étrangers dispensés de visa à détenir une autorisation de voyage électronique (AVE) pour venir au Canada, un document qui ne peut être validé que par un système automatisé.

Description : Les modifications réglementaires pour intégrer l'information interactive préalable sur les voyageurs (IIPV) s'appuient sur le cadre réglementaire actuel de l'ASFC régissant le programme de l'Information préalable sur les voyageurs/le dossier du passager (IPV/DP). Elles permettent à la fois d'élargir et de moderniser la description des obligations imposées par la loi aux transporteurs commerciaux de manière générale. Elles ajoutent par ailleurs de nouvelles données dans le mode aérien et garantiront que les transporteurs communiqueront plus tôt les données qu'ils fournissent déjà dans le programme IPV/DP.

Les changements réglementaires liés à l'IIPV habiliteront l'ASFC à adopter un moyen systématique d'identification des voyageurs inadmissibles au Canada, soit parce qu'ils ont déjà été déclarés inadmissibles et parce qu'ils ne possèdent pas une autorisation de retour au Canada (ARC), ou parce qu'ils ne possèdent pas les documents exigés pour entrer au Canada, y compris l'AVE. L'initiative de l'IIPV permettra d'empêcher des personnes visées par règlement et des ressortissants étrangers non munis des documents requis d'accéder aux points d'entrée (PDE), ce qui protégera l'intégrité du programme d'immigration canadien et renforcera la

information in near real-time to air carriers prior to the departure for Canada of commercial flights will inform the carrier's decision of whether to board an individual.

The IAPI regulatory amendments modify the following four sets of regulations made under the authority of the *Customs Act* and the *Immigration and Refugee Protection Act (IRPA)*:

- *Passenger Information (Customs) Regulations*;
- *Designated Provisions (Customs) Regulations*;
- *Immigration and Refugee Protection Regulations*; and
- *Protection of Passenger Information Regulations*.

Cost-benefit statement: An estimated 46.06 million Canadian dollars (CAD) will be incurred by the CBSA, while an estimated CAD 29.03 million will be incurred by the commercial air industry to comply with the required changes. Therefore, the total cost of implementing the regulations under the IAPI initiative is estimated at CAD 75.09 million in present value, or CAD 10.69 million in annualized value over the first 10 years of implementation.¹

It is estimated that there would be a total monetized benefit of CAD 2.20 million associated with the IAPI initiative, resulting from the prevention of inadmissible travellers arriving at air PoE. This number is relatively small in comparison with the total costs; however, this represents a conservative estimate in light of data limitations and the inability to accurately monetize all of the savings that would be achieved as a result of fewer inadmissible travellers to be processed at airports. The major benefit of IAPI is greater confidence in the integrity of the immigration/border controls applied throughout the travel continuum to screen and assess the risk of travellers entering Canada. This will be broadly shared among air travellers coming to Canada, the commercial air carriers, the GoC, and the Canadian population through the benefit of increased national security.

sécurité publique. La communication de ces renseignements presque en temps réel aux transporteurs aériens avant le départ d'un vol pour le Canada les informera afin qu'ils puissent décider s'ils autorisent une personne à monter à bord.

Les modifications aux règlements relatifs à l'IIPV touchent quatre règlements d'application de la *Loi sur les douanes* et de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés (LIPR)* :

- *Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes)*;
- *Règlement sur les dispositions désignées (douanes)*;
- *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*;
- *Règlement sur la protection des renseignements relatifs aux passagers*.

Énoncé des coûts et avantages : On estime que 46,06 millions de dollars canadiens (\$ CAN) seront dépensés par l'ASFC et que 29,03 millions de dollars canadiens seront utilisés par l'industrie aérienne commerciale pour se conformer aux modifications. Donc, le coût total de la mise en œuvre de l'initiative de l'IIPV est évalué à 75,09 M\$ CAN en valeur actuelle, soit 10,69 millions en valeur annuelle sur la première période de 10 ans de mise en œuvre¹.

L'Agence estime que cette initiative générerait un avantage monétaire net de 2,20 M\$ CAN, du fait que les voyageurs inadmissibles seraient empêchés d'arriver au PDE par avion. Ce montant est relativement peu élevé par rapport au coût total. Toutefois, cela représente une estimation prudente compte tenu des limites des données et du fait de ne pas pouvoir quantifier monétairement avec précision toutes les économies qui seraient réalisées par suite de la réduction du nombre de voyageurs inadmissibles traités dans les aéroports. L'avantage principal de l'IIPV est une confiance accrue dans l'intégrité des contrôles d'immigration/frontaliers appliqués dans l'ensemble du continuum des voyages afin de contrôler les voyageurs souhaitant entrer au Canada et d'évaluer le risque qu'ils posent. Ces avantages profiteront à la fois aux voyageurs arrivant au Canada en avion, aux transporteurs aériens commerciaux, au GC et à la population canadienne, grâce au renforcement de la sécurité nationale.

¹ All present values and annualized values of cost and benefit estimates are in 2012 constant dollars and use 7% as the discount rate and 2015–2016 as the base year.

¹ Toutes les valeurs actuelles et annualisées des estimations de coûts et d'avantages sont exprimées en dollars constants de 2012, et utilisent un taux d'actualisation de 7 % et 2015-2016 comme année de base.

“One-for-One” Rule and small business lens: The “One-for-One” Rule applies to this proposal, and the related administrative costs imposed by these amendments are considered an “IN” under this Rule.

The total annualized average administrative costs are estimated at CAD 2,517,608 and approximately CAD 34,022 per business.

The small business lens also applies. The average total costs (present value) per small air carrier are estimated at CAD 26,380 (or CAD 3,760 annualized). While the flexible option assessed for this proposal was not recommended due to concerns for the safety and security of Canadians, in order to assist small businesses with administrative and compliance costs, the initial option for IAPI implementation is flexible for all commercial air carriers (regardless of size) since it provides two low or no additional cost alternatives to using the “direct-connect” type of data transmission method.

Domestic and international coordination and cooperation: The proposed amendments support perimeter security initiatives under the Canada–United States declaration entitled *Beyond the Border: A Shared Vision for Perimeter Security and Economic Competitiveness*. Both countries have acknowledged a shared responsibility concerning those entering the perimeter and the need to have a common approach to screening travellers.

Background

The Canada Border Services Agency (CBSA) is responsible for providing integrated border services that support national security and public safety priorities and facilitate the free flow of persons and goods that meet all requirements under the legislation administered or enforced by the CBSA.

The *Customs Act* and the *Immigration and Refugee Protection Act* (IRPA) are important pieces of legislation administered and enforced by the CBSA. The administration and enforcement of the *Customs Act* is largely the responsibility of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness. Although the Minister of Immigration, Refugees and Citizenship Canada (IRCC) is given

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » s’applique à cette proposition, et les coûts administratifs imposés par ces modifications sont considérés comme une « ENTRÉE » en vertu de cette règle.

Les coûts administratifs moyens totaux annualisés sont estimés à 2 517 608 \$ CAN et à environ 34 022 \$ CAN par entreprise.

La lentille des petites entreprises s’applique également. Les coûts totaux moyens (valeur actuelle) par petit transporteur aérien sont estimés à 26 380 \$ CAN (ou 3 760 \$ annuellement). Bien que l’option flexible évaluée pour cette proposition n’ait pas été recommandée en raison de préoccupations relatives à la sécurité et à la sûreté des Canadiens, ce qui aidera les petites entreprises à gérer leurs coûts d’administration et de conformité est le fait que l’option initiale pour la mise en œuvre de l’IAPV est une option flexible pour tous les transporteurs aériens commerciaux (quelle que soit la taille de l’entreprise), car elle offre deux solutions à faible coût ou sans frais supplémentaires autres que la méthode de transmission de données par « connexion directe ».

Coordination et coopération à l’échelle nationale et internationale : Ces modifications appuient les initiatives de la sécurité du périmètre prévues dans la déclaration Canada–États-Unis intitulée *Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique*. Les deux pays ont reconnu une responsabilité partagée en ce qui a trait aux personnes qui entrent dans le périmètre et la nécessité d’avoir une approche commune pour contrôler les voyageurs.

Contexte

L’Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) est chargée de fournir des services frontaliers intégrés contribuant à la mise en œuvre des priorités en matière de sécurité nationale et de sécurité publique et facilitant le libre mouvement des personnes et des biens qui respectent toutes les exigences imposées sous le régime de la législation frontalière.

La *Loi sur les douanes* et la *Loi sur l’immigration et la protection des réfugiés* (LIPR) sont des textes de loi importants qu’administre et qu’applique l’ASFC. L’administration et l’application de la *Loi sur les douanes* relèvent principalement de la responsabilité du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile. Même si le ministre de l’Immigration, des Réfugiés et de la

general responsibility for the IRPA, the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness has policy authority over enforcement of the Act, and also for conducting examinations at ports of entry (PoE). The CBSA is responsible for administering and enforcing Canada's border-related legislation, including immigration enforcement within Canada.

Global context

Internationally, an increasing number of jurisdictions require air carriers to provide information on all passengers and crew who intend to travel to their territory. The required data elements are collected and transmitted to border control agencies, usually via an electronic communications system. Some border control agencies, such as those of the United States, Australia and the United Kingdom, have evolved to an interactive system, whereby an interchange of electronic messaging occurs between the border control authority and the air carrier. This type of system provides various responses such as "board/no-board," "red light / green light system" and "authority to carry."

Increased threats to global security have led to increased cooperation among jurisdictions in recognition of the necessity and importance of the use of reservation information, also known as passenger name record (PNR) data, in the fight against terrorism and serious transnational crime.² Earlier transmission of PNR data has been adopted as a way to address the pressures brought by the growth of global air passenger traffic, namely to facilitate faster clearance of legitimate international passengers and reduce examination time upon arrival.

² On June 26, 2014, the Agreement between Canada and the European Union (EU) on the transfer and processing of Passenger Name Record data (the Canada-EU PNR Agreement) was signed, replacing an older agreement with the EU that came into force in 2006. While Canada has taken steps to ratify the PNR Agreement, on November 20, 2014, representatives from the European Parliament proposed a motion to refer the PNR Agreement to the European Court of Justice (ECJ); this motion was passed by the European Parliament on November 25, 2014. As a result, the ECJ will now need to render an opinion on the Agreement's compliance with EU law prior to EU ratification of the PNR Agreement. The equivalent U.S.-EU and Australia-EU PNR agreements were signed in 2011 and entered into force in 2012.

Citoyenneté Canada (IRCC) assume la responsabilité générale de la LIPR, c'est le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile qui est responsable des politiques d'application de la LIPR, ainsi que des contrôles aux points d'entrée (PDE). L'ASFC est chargée du contrôle d'application et de l'exécution de la législation liée aux frontières canadiennes, ce qui inclut l'exécution des lois relatives à l'immigration au Canada.

Contexte mondial

À l'échelle internationale, un nombre croissant d'États exigent que les transporteurs aériens fournissent des renseignements sur tous les passagers et membres d'équipage qui ont l'intention de se rendre sur leur territoire. Les données exigées sont recueillies et transmises aux organismes de contrôle des frontières, généralement grâce à un système de communication électronique. Certaines agences de contrôle frontalier, comme celles des États-Unis, de l'Australie et du Royaume-Uni, sont passées à un système interactif, ce qui permet l'échange de messages électroniques entre les autorités de contrôle frontalier et le transporteur aérien. Ce type de système utilise des messages du type « embarquement autorisé / non autorisé », « feu rouge/feu vert » et « autorisation de transporter ».

Les menaces croissantes qui pèsent sur la sécurité mondiale ont mené à une plus grande coopération entre États, reconnaissant la nécessité et l'importance de l'utilisation des renseignements du système de réservation d'un transporteur, autrement connus sous le nom des renseignements sur le dossier passager (renseignements DP), dans la lutte contre le terrorisme et le crime transnational grave². La transmission plus tôt des renseignements DP a été adoptée en réaction aux pressions imposées par l'intensification du trafic aérien dans le monde entier, notamment pour traiter plus rapidement les passagers internationaux légitimes et pour réduire le temps de contrôle à leur arrivée.

² Le 26 juin 2014, l'Accord entre le Canada et l'Union européenne (UE) sur le transfert et le traitement de données des dossiers passagers par les transporteurs aériens (l'Accord Canada-UE sur le DP) a été signé et a remplacé un accord précédent avec l'UE mis en vigueur en 2006. Le 20 novembre 2014, les représentants du Parlement européen (PE) ont proposé une motion visant à soumettre l'Accord signé en 2014 à l'examen de la Cour européenne de justice (CEJ); cette motion a été adoptée par le PE le 25 novembre 2014. En conséquence, la CEJ devra désormais se prononcer sur la conformité de l'Accord avec la législation de l'UE avant que celle-ci ratifie l'Accord sur le DP. Les accords équivalents entre les États-Unis et l'UE et l'Australie et l'UE ont été signés en 2011 et sont entrés en vigueur en 2012.

Overseas screening

Canada currently uses a variety of controls throughout the travel continuum to screen and assess the risk of travellers and their goods entering the country. These controls have evolved over time in relation to changes in threats to the integrity of Canada's immigration program, public safety and security, technological advances, and the best practices of international partners.

The IRPA states that FNs seeking to come to Canada on a temporary basis must, before entering, apply to an officer for a temporary resident visa (TRV) or for any other document required by the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (IRPR). However, a TRV is not required for all visitors to Canada; the IRPR exempt citizens of certain countries and other specified classes of individuals from the requirement to obtain a TRV before entering Canada. As a result, the citizens of 51 countries currently do not require a visa to enter Canada.

Travellers from visa-exempt countries, excluding the U.S., represent 74% of FN travellers to Canada. Whereas FNs from visa-required countries undergo systematic overseas screening for admissibility at the time of application to enter Canada, travellers arriving from visa-exempt countries (excluding those who have applied for and received work or study permits) are only screened for admissibility upon arrival at a Canadian PoE.

Advance Passenger Information/Passenger Name Record (API/PNR)

IRCC provides overseas screening and issues documents prescribed by the IRPA or IRPR to travellers who are determined to be admissible to Canada and to meet the requirements of the IRPA. However, as noted above, this examination process does not apply to all travellers intending to come to Canada, meaning that a significant proportion of travellers arriving in Canada are not examined prior to their departure.

All travellers must undergo examination at a PoE upon their arrival in Canada. To facilitate the examination process, the CBSA screens advance information on incoming air passengers as part of its Advance Passenger Information/Passenger Name Record (API/PNR) program. Since 2002, commercial air carriers have been required to provide the CBSA with API and, beginning in 2003, PNR data relating to all passengers on board a

Contrôle à l'étranger

Le Canada applique actuellement diverses méthodes de contrôle dans l'ensemble du continuum des voyages, afin de filtrer les voyageurs et leurs marchandises entrant au pays et d'évaluer les risques qu'ils présentent. Ces contrôles ont évolué au fil du temps en fonction de l'évolution des menaces à l'intégrité du programme d'immigration du Canada et à la sécurité publique, des progrès technologiques et des pratiques exemplaires des partenaires internationaux.

La LIPR stipule que les ressortissants étrangers cherchant à entrer au Canada afin d'y séjourner temporairement doivent, avant leur arrivée, faire une demande de visa de résident temporaire (VRT) ou de tout autre document exigé par le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (RIPR). Toutefois, le VRT n'est pas exigé pour tous les visiteurs au Canada; la LIPR exempte les citoyens de certains pays et d'autres catégories précises de personnes d'obtenir un VRT avant d'entrer au Canada. Ainsi, les citoyens de 51 pays sont actuellement dispensés de visa pour entrer au Canada.

Les voyageurs provenant d'un pays dispensé de visa (à l'exception des États-Unis) représentent 74 % des ressortissants étrangers qui se rendent au Canada. Tandis que les ressortissants étrangers de pays auxquels le visa est imposé font l'objet d'un filtrage systématique outre-mer, qui permet de déterminer leur admissibilité au moment de leur demande d'entrée au Canada, l'admissibilité des voyageurs en provenance de pays dispensés de visa (à l'exception de ceux qui ont demandé et obtenu un permis de travail ou d'études) est vérifiée seulement au moment de leur arrivée au PDE canadien.

Information préalable sur les voyageurs/Dossier passager (IPV/DP)

IRCC procède à un filtrage outre-mer et délivre les documents exigés par la LIPR ou le RIPR aux voyageurs jugés admissibles au Canada et qui répondent aux exigences de la LIPR. Toutefois, comme il est mentionné précédemment, ce processus de contrôle ne s'applique pas à tous les voyageurs souhaitant se rendre au Canada; cela signifie qu'une proportion significative de voyageurs arrivant au Canada ne fait l'objet d'aucun contrôle avant leur départ.

Tous les voyageurs doivent faire l'objet d'un contrôle au PDE à leur arrivée au Canada. Pour faciliter ce processus, l'ASFC filtre l'information préalable sur les passagers voyageant par avion dans le cadre de son programme IPV/DP. Depuis 2002, les transporteurs aériens commerciaux sont tenus de fournir à l'ASFC l'information préalable sur les voyageurs (IPV) et, à compter de 2003, ils doivent transmettre les renseignements DP pour l'ensemble des

commercial aircraft once it is bound for Canada. API consists of a traveller's biographic data (namely, the basic identifying information which appears in a passport), and PNR data comprises a traveller's reservation and travel itinerary contained in a carrier's departure control and reservation systems (e.g. payment methods, seat number, baggage information). Failure to provide accurate API/PNR information may result in an air carrier being penalized up to a maximum of \$3,000 per flight.

Currently, the regulations dealing with API and PNR require air carriers to submit a specific set of API data, whereas carriers are obligated to provide the CBSA with PNR data only to the extent that they already collect this information for their own business purposes. If a carrier does not collect a particular piece of data (e.g. baggage information), it is not required to provide this information to the CBSA. The API/PNR program currently allows the CBSA to screen in-bound travellers and to identify those travellers who may warrant further examination upon arrival in Canada.

The role of commercial air carriers

Commercial air carriers have several obligations found under sections 148 to 150 of the IRPA. For example, carriers have an obligation not to carry to Canada any person who does not have appropriate travel documents (e.g. passports, visas, permanent resident cards), as prescribed by section 259 of the IRPR. All passengers must be presented, with the proper documentation, for examination by an officer upon arrival at a Canadian PoE.

Similarly, transporters must not carry to Canada a prescribed person, meaning a person belonging to a class of persons, specified in the IRPR as not allowed to enter Canada [for example, a person cannot become a temporary resident if the Minister of Immigration, Refugees and Citizenship Canada is of the opinion that such an exclusion is justified by public policy considerations pursuant to subsection 22.1(1) of the IRPA].

By working cooperatively with CBSA liaison officers overseas, air carriers are also trained to look for documents that appear to be fraudulent, playing an important role in Canada's current ability to interdict potentially inadmissible or improperly documented travellers abroad.

Ultimately, a carrier will be held responsible for ensuring that the passengers they carry to Canada are not

passagers à bord d'un vol commercial à destination du Canada. L'IPV comprend les données biographiques sur le voyageur (c'est-à-dire les renseignements d'identification de base qui figurent dans un passeport), et les renseignements DP comprennent les réservations et l'itinéraire qui figurent dans les systèmes de réservation et de contrôle au départ du transporteur (par exemple modes de paiement, numéro de siège, renseignements sur les bagages). L'omission de fournir avec précision l'information de l'IPV/DP peut entraîner une amende maximale de 3 000 \$ par vol pour le transporteur.

À l'heure actuelle, les règlements applicables à l'IPV et au DP exigent des transporteurs aériens qu'ils présentent un ensemble précis de données liées à l'IPV; toutefois, les transporteurs sont seulement obligés de fournir à l'ASFC les renseignements DP qu'ils recueillent déjà dans le cadre de leurs propres activités. Si un transporteur ne recueille pas un élément de données en particulier (par exemple les détails relatifs aux bagages), il n'est pas tenu de le fournir à l'ASFC. Le programme IPV/DP autorise actuellement l'ASFC à filtrer les voyageurs entrants et à désigner ceux d'entre eux pour lesquels un contrôle plus précis à leur arrivée au Canada pourrait être justifié.

Le rôle des transporteurs aériens commerciaux

Les transporteurs aériens commerciaux sont soumis à plusieurs obligations énoncées aux articles 148 à 150 de la LIPR. Par exemple, ils sont tenus de ne pas transporter vers le Canada toute personne qui ne possède pas les documents de voyage adéquats (par exemple passeport, visa, carte de résident permanent), comme l'exige l'article 259 du RIPR. Tous les passagers doivent être munis des documents requis et doivent faire l'objet d'un contrôle par un agent à leur arrivée à un PDE canadien.

Dans le même esprit, les transporteurs ne doivent pas amener au Canada une personne visée par règlement, à savoir une personne appartenant à une catégorie précise, désignée dans le RIPR comme n'étant pas autorisée à entrer au Canada [par exemple une personne ne peut pas devenir résidente temporaire si le ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté juge qu'une telle exclusion est justifiée par des considérations d'intérêt public relatives au paragraphe 22.1(1) de la LIPR].

En collaborant avec les agents de liaison de l'ASFC à l'étranger, les transporteurs aériens sont formés pour déceler les documents qui semblent frauduleux, aidant ainsi largement le Canada à refuser à l'étranger des voyageurs qui sont potentiellement inadmissibles ou ne détiennent pas les documents requis.

Ultimement, le transporteur a la responsabilité de s'assurer que ses passagers à destination du Canada ne sont pas

prescribed persons and that they are properly documented. If improperly documented passengers are carried, the carrier is liable for an administration fee of up to \$3,200 per improperly documented FN. Linked to this responsibility is the obligation to arrange for and/or pay for the removal from Canada of most FNs whom they have carried, or caused to be carried, to Canada who are found inadmissible upon examination at a PoE.

Coordination with the United States

Previously, the TRV was Canada's only mechanism for screening, prior to their arrival in the country, FNs who intend to come to Canada on a temporary basis. In 2012–2013, the CBSA recorded over 2 500 improperly documented arrivals, including 1 750 FNs who arrived without a required TRV.

In 2011, Canada and the United States agreed on a shared vision for perimeter security that was concluded in the Beyond the Border Action Plan (<http://actionplan.gc.ca/en/page/bbg-tpf/beyond-border-action-plan>). Canada committed to mirroring its programs with similar programs in the United States that pre-screen travellers and advise air carriers of the status of passengers and travel documents. This led to the development of two initiatives:

1. the new electronic Travel Authorization (eTA) [<http://www.cic.gc.ca/english/visit/eta.asp>], led by IRCC, which is designed to improve the pre-departure screening of all visa-exempt FNs, other than citizens of the United States and other exemptions indicated in the IRPR; and
2. the Interactive Advance Passenger Information (IAPI) initiative, led by the CBSA, which will serve as a pre-departure screening tool to assist air carriers in their obligations under paragraph 148(1)(a) of the IRPA by providing carriers with information concerning passengers intending to travel to Canada. IAPI will be used to determine whether Canada-bound travellers hold the appropriate documentation to enter Canada and will provide a “board” or “no-board” message based on this information to air carriers prior to an individual boarding a flight to Canada.

The regulatory amendments necessary to implement the eTA program were published in Part II of the *Canada Gazette* on April 22, 2015 (Vol. 149, No. 8).

des personnes visées par règlement et qu'ils possèdent les documents requis. S'il transporte des passagers qui ne sont pas munis des documents requis, le transporteur est passible de frais administratifs pouvant atteindre 3 200 \$ par ressortissant étranger non muni des documents requis. Ceci est associé à l'obligation de planifier et/ou de financer le renvoi du Canada de la plupart des étrangers que la compagnie aérienne a transportés ou dont elle a permis le transport vers le Canada et qui ont été identifiés comme étant inadmissibles après le contrôle au PDE.

Coordination avec les États-Unis

Auparavant, le VRT était le seul moyen qui permettait au Canada de filtrer les ressortissants étrangers ayant l'intention de séjourner temporairement au Canada avant leur arrivée au pays. En 2012-2013, l'ASFC a consigné plus de 2 500 arrivées de personnes non munies des documents requis, dont 1 750 ressortissants étrangers qui sont arrivés sans le VRT obligatoire.

En 2011, le Canada et les États-Unis ont convenu d'une vision partagée quant au périmètre de sécurité qui a été exposée dans le plan d'action Par-delà la frontière (<http://plandaction.gc.ca/fr/page/bbg-tpf/dela-la-frontiere-plan-daction>). Le Canada s'est engagé à mener, de front avec les États-Unis, des programmes similaires visant à filtrer les voyageurs et à aviser les transporteurs aériens du statut des passagers et de leurs documents de voyage. Cela a donné lieu à deux initiatives :

1. la nouvelle autorisation de voyage électronique (AVE) [<http://www.cic.gc.ca/francais/visiter/ave.asp>], administrée par IRCC, qui vise à améliorer le contrôle avant le départ de tous les étrangers dispensés de visa autres que les citoyens des États-Unis et autres exemptions indiquées dans le RIPR;
2. l'initiative de l'Information interactive préalable sur les voyageurs (IIPV), administrée par l'ASFC, un outil de contrôle avant le départ qui aidera les transporteurs à s'acquitter de leur obligation en vertu de l'alinéa 148(1)a) de la LIPR, en leur fournissant des renseignements relatifs aux passagers ayant l'intention de se rendre au Canada. L'IIPV sera utilisée pour déterminer si les voyageurs à destination du Canada détiennent les documents adéquats pour entrer au Canada, et un message d'embarquement autorisé/non autorisé basé sur ces renseignements sera transmis aux transporteurs avant l'embarquement de la personne sur le vol à destination du Canada.

Les modifications réglementaires nécessaires pour mettre en œuvre le programme sur l'AVE ont été publiées le 22 avril 2015 dans la Partie II de la *Gazette du Canada* (Vol. 149, n° 8).

Under the eTA program, as of March 15, 2016, all visa-exempt FNs, with the exception of U.S. citizens and other exemptions indicated in the IRPR, will be required to hold a valid eTA when seeking to enter Canada by air. Prior to travel to Canada, eTA applicants will be required to apply online, through the IRCC Web site, by entering biographic, passport and background information similar to the personal information that is currently collected by an officer at a PoE in Canada. IRCC will use the eTA applicant's information to make an admissibility determination using the criteria set out in the IRPA.

The purpose of the current API/PNR program is to provide officers with electronic pre-arrival passenger information, so that they are equipped with the right information in a timely fashion to identify potential security threats before travellers arrive in Canada. The IAPI initiative builds on Canada's existing API/PNR program by allowing the GoC to obtain passenger information earlier in the travel continuum, thus pushing the border out, by providing the CBSA with more time to screen incoming travellers for potential inadmissibility concerns and those failing to comply with Canada's immigration laws.

Moreover, the IAPI initiative serves as a validation mechanism for the eTA, by rendering it a "visible" document for air carriers. In addition to providing a means of confirming the eTA, IAPI capability can convey information relating to visa validity, helping to detect counterfeit and/or cancelled visas. This will assist the carrier in making decisions concerning whether a passenger should be allowed to board a plane to Canada. As other travellers in violation of the IRPA are also found inadmissible at Canadian airports and must be returned to their point of departure, one of the important advantages of IAPI is that it will also screen those FNs who are exempt from the requirement to hold a TRV (i.e. those required in the future to hold an eTA).

While most cases of inadmissibility are discovered upon examination of the traveller at a PoE, there are often cases where a traveller's inadmissibility is based on information that was known prior to the passenger's arrival in Canada. Those "known to be inadmissible" in this context include individuals who are subject to an enforced removal order (i.e. exclusion or deportation orders) and who are required to obtain an authorization to return to Canada (ARC) but have not done so, and individuals who are the subject of a

En vertu du programme sur l'AVE, à partir du 15 mars 2016, tous les ressortissants étrangers dispensés de visa, à l'exception des citoyens américains et ceux visés par d'autres exemptions prévues par la LIPR, seront tenus de posséder une AVE valide pour se rendre au Canada par avion. Avant leur voyage au Canada, ils devront faire leur demande d'AVE en ligne, sur le site Web d'IRCC, en entrant leurs données biographiques, les renseignements sur leur passeport et des renseignements de base similaires aux renseignements personnels actuellement recueillis par un agent dans un PDE au Canada. IRCC utilisera les renseignements relatifs aux demandeurs d'AVE pour déterminer les enjeux potentiels d'inadmissibilité, en utilisant les critères énoncés dans la LIPR.

L'objectif du programme actuel de l'IPV/DP est de fournir de l'information électronique sur les passagers avant qu'ils arrivent au Canada, afin que les agents aient en main l'information pertinente dans un délai convenable afin d'identifier des menaces potentielles à la sécurité. L'initiative de l'IIPV s'appuie sur le programme existant de l'IPV/DP, ce qui permettra au GC d'obtenir de l'information sur les passagers plus tôt dans le continuum du voyage. Ainsi, cette initiative repoussera la frontière et fournira davantage de temps à l'ASFC pour effectuer du ciblage sur les passagers qui arrivent au Canada afin d'identifier ceux qui représentent des préoccupations potentielles d'inadmissibilité et ceux qui ne respectent pas les lois relatives à l'immigration.

En outre, l'initiative de l'IIPV sert de mécanisme de validation de l'AVE, en le faisant un document « visible » pour les transporteurs aériens. L'IIPV sert non seulement à confirmer l'AVE, mais aussi à fournir des renseignements sur la validité des visas, ce qui facilitera la détection des visas frauduleux et/ou annulés. Cela aidera le transporteur à décider s'il autorise ou non une personne à monter à bord d'un avion à destination du Canada. Comme d'autres voyageurs enfreignant la LIPR sont aussi jugés inadmissibles à leur arrivée dans les aéroports canadiens et doivent être renvoyés à leur point de départ, un des avantages importants de l'IIPV tient au fait qu'elle permettra aussi de contrôler les étrangers dispensés de l'obligation de posséder un VRT (ceux qui, à l'avenir, devront posséder une AVE).

Tandis que la plupart des cas d'inadmissibilité sont découverts lors du contrôle au PDE, il arrive souvent que cette interdiction soit fondée sur des renseignements dont l'ASFC disposait avant l'arrivée du passager au Canada. Dans ce contexte, les personnes dont l'inadmissibilité est connue sont celles qui sont visées par une mesure de renvoi appliquée (exclusion ou expulsion), et qui étaient tenues d'obtenir une autorisation de retour au Canada (ARC) mais qui ne l'ont pas fait, et les personnes visées

ministerial declaration deeming them inadmissible to Canada for public policy reasons pursuant to subsection 22.1(1) of the IRPA (hereinafter a “section 22.1 declaration”). Although they represent a small portion of overall passenger volume, such occurrences can cause significant expenses, delays and inconvenience for international travellers, air carriers and the GoC. Together, the eTA and IAPI initiatives will strengthen Canada’s approach to screening travellers and further align U.S. and Canadian risk assessment procedures.

Issues

Limitations associated with the current regulatory regime governing transporter obligations and the CBSA’s screening processes create potential immigration integrity, public safety and national security concerns for the GoC.

Immigration integrity and public safety

The GoC currently has a limited capacity to identify, prior to their departure for Canada, FNs known to be inadmissible to Canada.

Dealing with FNs who are known to be inadmissible once they arrive at a PoE, as opposed to preventing their arrival in the first place, is inefficient for the CBSA and for commercial transporters, and hinders the free flow of legitimate travellers into Canada. Officers must interview the traveller, make a determination of inadmissibility, and complete the required documentation. All of this takes time and resources that could otherwise be utilized to scrutinize other travellers of unknown risk. Air carriers may then be responsible for costs associated with returning inadmissible FNs to their point of departure, as well as medical costs where situations arise on arrival.

Travellers who have previously been found inadmissible under the IRPA could represent public safety threats should they gain re-entry to Canada. For example, FNs previously deported due to violent weapons-related offenses, but who are citizens of countries not subject to visa requirements, can board flights to Canada and, upon arrival, are identified as inadmissible at a PoE.

According to paragraph 148(1)(a) of the IRPA, transporters have an obligation not to carry to Canada persons who do not hold prescribed documents or those persons who

par une déclaration ministérielle les jugeant inadmissibles au Canada pour des raisons d’intérêt public, conformément à l’article 22.1 de la LIPR. Tandis que ceci représente un petit montant en ce qui a trait aux volumes totaux de passagers, de telles situations génèrent des dépenses significatives, des retards et des désagréments importants pour les voyageurs étrangers, le transporteur aérien et le GC. L’AVE et l’IIPV combinées renforceront la méthode canadienne de contrôle des voyageurs, et harmoniseront davantage les méthodes américaines et canadiennes d’évaluation des risques.

Enjeux

Les limites associées au régime réglementaire actuel qui définit les obligations des transporteurs et les processus de contrôle de l’ASFC soulèvent des préoccupations potentielles pour le GC liées à l’intégrité du système d’immigration, à la sécurité publique et à la sécurité nationale.

Intégrité du système d’immigration et sécurité publique

À l’heure actuelle, le GC dispose de capacités limitées pour identifier, avant leur départ pour le Canada, les ressortissants étrangers dont l’inadmissibilité est connue.

Gérer le cas des ressortissants étrangers dont l’inadmissibilité est connue, alors qu’ils sont déjà arrivés à un PDE, plutôt que de prévenir leur arrivée, n’est pas efficace pour l’ASFC ni pour les transporteurs commerciaux, nuisant ainsi à la libre circulation des personnes entrant au Canada en toute légitimité. Les agents doivent alors interroger le voyageur, déterminer son inadmissibilité et remplir les documents nécessaires. Ceci nécessite du temps et des ressources qui pourraient être mieux consacrés au contrôle d’autres voyageurs dont le risque est inconnu. Les transporteurs aériens pourraient alors avoir à assumer les coûts associés au renvoi des ressortissants étrangers vers leur point de départ, ainsi que les frais médicaux encourus à leur arrivée, le cas échéant.

Les voyageurs qui ont déjà été jugés inadmissibles en vertu de la LIPR pourraient présenter une menace pour la sécurité publique s’ils parvenaient à entrer de nouveau au Canada. Par exemple, les ressortissants étrangers qui ont été expulsés préalablement en raison d’infractions violentes avec arme à feu, mais qui sont citoyens de pays exemptés de visa, peuvent monter à bord d’un avion à destination du Canada et, à leur arrivée, être inadmissibles au PDE.

Conformément à l’alinéa 148(1)a) de la LIPR, les transporteurs sont tenus de ne pas amener au Canada les personnes qui ne sont pas munies des documents

are prescribed. Prescribed documents are listed in section 259 of the IRPR, while prescribed persons are listed in section 258.1. Canada's new eTA, issued by IRCC, will not appear in a traveller's passport, and therefore, cannot be verified by air carriers before a traveller boards a flight to Canada. The GoC currently has no means to systematically provide this information to an air carrier prior to a flight's departure for Canada.

National security

CBSA targeting officers are afforded limited time frames to perform their analyses before travellers arrive in Canada, including any required coordination with intelligence officers and law enforcement partners. This coordination process can often take time, which is not always available when PNR is only received upon departure and a flight is of short duration.

Sufficient advance warning of a high-risk traveller's impending arrival at a PoE will allow the CBSA's targeting program to put appropriate resources in place to take necessary action upon passenger arrival at PoE, such as meeting and escorting these travellers safely off the aircraft for secondary examination when such action is deemed necessary and appropriate. This is congruent with the work currently being performed by the program; the IAPI initiative will, therefore, allow the CBSA's National Targeting Centre (NTC) to receive pre-departure PNR data (e.g. requiring transmission of PNR data earlier in the travel continuum) to further assist it in fulfilling its mandate.

Objectives

The IAPI initiative introduces regulatory amendments which will serve to strengthen Canada's immigration program, thereby benefitting public safety and national security, as well as establishing a basis for future priorities in these areas.

Immigration integrity and public safety

The regulatory amendments will modernize the regulatory regime underpinning the legal obligations imposed on commercial transporters in the air mode by accounting for electronic transmission and validation of information, and by updating the regulations to reflect what constitutes an acceptable removal arrangement with clear and current language. At the same time, these amendments

réglementaires ou celles qui sont visées par règlement. Les documents réglementaires sont énumérés à l'article 259 de la LIPR, tandis que les personnes visées par règlement le sont à l'article 258.1. La nouvelle AVE canadienne, délivrée par IRCC, ne figurera pas dans le passeport du voyageur, et ne pourra donc pas être vérifiée par le transporteur aérien avant que le voyageur monte à bord d'un avion à destination du Canada. Actuellement, le GC n'a aucun moyen de fournir systématiquement cette information à un transporteur aérien avant le départ d'un vol pour le Canada.

Sécurité nationale

Les agents de ciblage de l'ASFC ont peu de temps pour effectuer leurs analyses avant que les voyageurs arrivent au Canada, ce qui inclut la coordination nécessaire avec les agents du renseignement et les forces de police. Ce processus de coordination prend souvent du temps, qui n'est pas toujours disponible quand le DP est reçu qu'au moment du départ et que le vol est de courte durée.

Si l'ASFC est avertie assez longtemps à l'avance du risque élevé que présente l'arrivée de voyageurs au PDE, elle pourra, dans le cadre de son programme de ciblage, repérer les ressources appropriées et prendre les mesures nécessaires à l'arrivée des voyageurs au point d'entrée, comme les accueillir et les escorter en toute sécurité à leur sortie de l'avion, en vue d'un contrôle secondaire, si ces mesures sont jugées nécessaires et appropriées. Cela va dans le sens des travaux actuellement accomplis dans le cadre du programme; l'initiative de l'IIPV permettra ainsi au Centre national de ciblage de l'ASFC de recevoir les renseignements DP avant le départ des voyageurs (par exemple exiger la transmission des renseignements plus tôt dans le continuum des voyages) et de s'acquitter ainsi encore plus facilement de son mandat.

Objectifs

L'initiative de l'IIPV modifie la réglementation afin de renforcer le programme d'immigration du Canada, ce qui sera bénéfique pour la sécurité publique et nationale, tout en établissant les futures priorités dans ces domaines.

Intégrité du système d'immigration et sécurité publique

Les modifications moderniseront le régime de réglementation qui définit les obligations imposées aux transporteurs aériens commerciaux, en tenant compte de la transmission et de la validation électronique des renseignements, et en mettant à jour cette réglementation afin de définir de façon claire et actuelle ce qui constitue des modalités de renvoi acceptables. Parallèlement, ces

provide the CBSA with the authority to introduce a systematic mechanism to screen travellers and relay the status of required travel documents, including the existence of a valid eTA, typically within seconds or minutes, to air carriers prior to a commercial flight's departure for Canada.

This information will contribute to reducing the administrative and financial burden on the GoC and commercial air transporters associated with removing from Canada FNs whose incorrect or incomplete travel documents (such as the lack of an eTA) could have been detected by the air carrier and the CBSA prior to the departure of the flight to Canada.

The identification, in advance, of travellers who are known to present admissibility concerns and communicating this fact to air carriers via "no-board" messages can minimize or even prevent the carriage of these travellers to Canada.

National security

The regulatory amendments will permit the CBSA to obtain API and PNR data earlier in the travel continuum, thereby increasing the effectiveness of CBSA air mode targeting and intelligence activities by allowing additional time to address any potential high-risk travellers. The regulatory amendments related to pre-departure PNR will come into force at a later date than those with respect to API. Therefore, although there will be national security benefits realized by the IAPI initiative, many of these benefits will be realized at a later date.

Description

Regulatory amendments in support of the IAPI program

The regulatory framework underpinning the CBSA's current API/PNR program comprises four sets of regulations made under the authority of the *Customs Act* and the IRPA. The regulatory amendments have been made pursuant to subsections 8.1(8), 107.1(1) and 109.1(3), and paragraphs 164(i) and (j) of the *Customs Act*, and to subsection 5(1) and sections 150 and 150.1 of the IRPA.

modifications autoriseront l'ASFC à créer un mécanisme systématique de contrôle des voyageurs et à transmettre le statut des documents de voyage requis, notamment l'existence d'une AVE valide, et à communiquer ces renseignements (généralement dans un délai de quelques secondes/minutes) aux transporteurs aériens avant le départ des vols commerciaux pour le Canada.

Cette information permettra de réduire le fardeau administratif et financier du GC et des transporteurs aériens associé au renvoi du Canada d'étrangers dont les documents de voyage sont inadéquats ou incomplets (par exemple l'absence d'AVE) et qui pourraient avoir été détectés par le transporteur et l'ASFC avant le départ du vol pour le Canada.

L'identification, à l'avance, des voyageurs qui soulèvent des préoccupations quant à leur admissibilité et communiquer ce fait aux transporteurs aériens par l'entremise des messages d'« embarquement non autorisé » peut minimiser ou même éviter la transportation de ces voyageurs au Canada.

Sécurité nationale

Les modifications réglementaires permettront à l'ASFC d'obtenir l'IPV et les renseignements DP plus tôt dans le continuum des voyages, ce qui renforcerait l'efficacité des activités de ciblage du transport aérien et de collecte du renseignement de l'ASFC, en lui donnant plus de temps pour gérer les éventuels voyageurs à haut risque. Les modifications réglementaires visant les renseignements DP préalables au départ entreront en vigueur plus tard que celles qui visent l'IPV. Ainsi, même si l'initiative de l'IIPV générera des avantages pour la sécurité nationale, plusieurs de ces avantages se concrétiseront plus tard.

Description

Modifications réglementaires à l'appui de l'initiative de l'IIPV

Le cadre de réglementation applicable au programme actuel de l'IPV/DP de l'ASFC comprend quatre règlements adoptés dans le cadre de la *Loi sur les douanes* et de la LIPR. Les modifications ont été apportées en vertu des paragraphes 8.1(8), 107.1(1) et 109.1(3) et des alinéas 164i) et j) de la *Loi sur les douanes*, et du paragraphe 5(1) et des articles 150 et 150.1 de la LIPR.

The IAPI regulatory proposal amends the following four sets of regulations.

Regulations made under the *Customs Act*:

1. *Passenger Information (Customs) Regulations*; and
2. *Designated Provisions (Customs) Regulations*.

Regulations made under the IRPA:

3. *Immigration and Refugee Protection Regulations*; and
4. *Protection of Passenger Information Regulations*.

The amendments to these regulations are described below.

An explanation of how the various amendments interact to make up the IAPI program follows the description of the amendments specific to each set of regulations.

Notes

The obligations arising from the regulatory amendments described below, in many cases, apply to all commercial transporters in all modes of travel, but will, for the present time, only be enforced in the air mode until such time as the GoC decides to enforce these obligations for commercial transporters in other modes of travel (marine, rail, highway). Given the differences inherent in other modes of transportation, the GoC would propose mode-specific regulations regarding transmissions time frames etc., before requiring commercial transporters in non-air modes to begin providing API and PNR data to the CBSA.

For the purposes of this section, the description of messages as “board” and “no-board” will serve to illustrate the decision points. The actual messages to be transmitted to the air carriers will be in a code format.

1. *Passenger Information (Customs) Regulations (PICR)*

Pursuant to section 107.1 of the *Customs Act*, the Minister may require that prescribed information be provided about any person on board or expected to be on board a conveyance within the prescribed time and in the prescribed manner. However, the PICR, made under section 107.1 of the Act, only refer to specific information

Les modifications réglementaires proposées relatives à l'IIPV modifieront les quatre règlements suivants :

Règlements d'application de la *Loi sur les douanes* :

1. *Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes)*;
2. *Règlement sur les dispositions désignées (douanes)*.

Règlements d'application de la LIPR :

3. *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*;
4. *Règlement sur la protection des renseignements relatifs aux passagers*.

Les modifications de ces règlements sont décrites ci-dessous.

Une explication de la façon dont les diverses modifications interagissent pour constituer l'initiative de l'IIPV suit la description des modifications propres à chaque règlement.

Remarques

Il convient également de noter que les obligations découlant des modifications réglementaires décrites ci-dessous, dans plusieurs cas, sont applicables à tous les transporteurs commerciaux dans tous les modes de transports bien que, pour le moment, ces obligations ne seront exécutables que dans le mode aérien, et ce, jusqu'à ce que le GC décide d'exécuter ces obligations à l'encontre des transporteurs commerciaux des autres modes de transports (maritime, ferroviaire, routier). Compte tenu des différences inhérentes aux autres modes de transports, le GC proposerait des règlements propres à ces modes en ce qui a trait aux délais de transmission, etc. avant d'exiger des transporteurs commerciaux des modes non aériens qu'ils commencent à fournir des données IPV/DP à l'ASFC.

Dans la présente section, les messages d'embarquement autorisé/non autorisé serviront à illustrer les points de décision. Les messages qui seront transmis aux transporteurs aériens seront sous forme de codes.

1. *Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes) [RRRP]*

En vertu de l'article 107.1 de la *Loi sur les douanes*, le Ministre peut exiger que des renseignements réglementaires sur toute personne qui est ou devrait être à bord d'un moyen de transport soient fournis dans les délais et selon les modalités réglementaires. Toutefois, le RRRP pris en vertu de l'article 107.1 de la Loi ne fait référence

being provided to the CBSA for all persons on board a commercial conveyance at the time of departure [emphasis added].

Under the current API/PNR program, commercial air carriers provide the CBSA with API/PNR data beginning at the time of departure. The CBSA is therefore currently unable to legally compel commercial air carriers to provide passenger information prior to a flight's departure for Canada. The IAPI initiative is predicated on the idea that the CBSA will receive API data from air carriers in advance of departure, which will provide the CBSA sufficient time to alert air carriers of the fact that passengers may be prescribed persons or may not hold prescribed documents.

The amendments to the PICR serve to align the language of subsection 107.1(1) of the *Customs Act*, which provides for the transmission of information about any person on board or expected to be on board [emphasis added] a conveyance, to the regulations. This alignment will permit the provision of this information to the CBSA earlier in the travel continuum. Under the IAPI initiative, therefore, the CBSA will have a legal basis to require that air carriers provide the advance passenger information prior to the departure of passengers for Canada, rather than upon departure of the aircraft.

The amendments to the PICR also amend or add definitions, including those for "reservation system," "crew member," and "time of departure," applicable to commercial conveyances. Additionally, the amendments prescribe the circumstances and the conditions under which the regulations would apply (i.e. a commercial transporter expected to arrive in Canada), and specify the classes of persons to whom the regulations will apply (i.e. commercial carriers and charterers that undertake to carry persons or goods to Canada).

The amendments related to API in the PICR specify that air carriers submit passenger API data to the CBSA "not later than the time of departure," as well as API associated with crew members no later than one hour before the time of departure. The amendments align the API elements described in the PICR with those found at section 269 of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* to the extent possible.

These amendments will require commercial air carriers to transmit PNR data no later than 72 hours before the time

qu'à des renseignements précis devant être fournis à l'ASFC sur toute personne se trouvant à bord d'un moyen de transport commercial au moment de son départ [soulignement ajouté].

Dans le cadre du programme actuel de l'IPV/DP, les transporteurs aériens commerciaux fournissent des données IPV/DP à l'ASFC au moment du départ. Ainsi, l'ASFC est présentement incapable de contraindre légalement les transporteurs aériens commerciaux à fournir des renseignements sur les passagers avant le départ de leurs vols pour le Canada. L'initiative de l'IIPV repose sur l'idée selon laquelle l'ASFC recevra l'IPV avant le départ des transporteurs aériens commerciaux, ce qui lui laissera assez de temps pour alerter les transporteurs aériens du fait que certains passagers peuvent être des personnes visées par règlement ou non munies des documents réglementaires.

Les modifications apportées au RRRP s'adapteront à la formulation de l'article 107.1 de la *Loi sur les douanes*, qui prévoit la transmission de renseignements sur toute personne qui est ou devrait être à bord [soulignement ajouté] d'un moyen de transport, aux règlements. Cette modification permettrait la cueillette de ces renseignements plus tôt dans le continuum des voyages. Sous l'initiative de l'IIPV, l'ASFC pourra contraindre les transporteurs aériens de fournir l'information préalable sur les voyageurs avant le départ des passagers pour le Canada, plutôt qu'au moment du départ.

Les modifications au RRRP modifieront ou ajouteront également des définitions, y compris celles relatives aux « système de réservation », « membres de l'équipage » et « moment du départ », applicables au transport commercial. De plus, les modifications prévoient les circonstances et les conditions dans lesquelles les règlements s'appliqueront (par exemple un transporteur commercial attendu au Canada) et les catégories de personnes visées par règlements (par exemple les transporteurs et les affrèteurs commerciaux qui prévoient apporter des personnes ou des marchandises au Canada).

Les modifications réglementaires liées à l'IPV dans le RRRP stipulent que les transporteurs aériens soumettent l'IPV de passager à l'ASFC « au plus tard au moment du départ », et que la soumission de l'IPV relative aux membres d'équipage sera soumise au plus tard une heure avant l'heure de départ prévue. Les modifications réglementaires harmonisent les éléments de l'IPV décrits dans le RRRP avec ceux qu'énonce l'article 269 du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* dans la mesure du possible.

Ces modifications exigeront des transporteurs aériens commerciaux qu'ils transmettent les renseignements DP

of departure. In addition, air carriers will be required to provide updates (i.e. where new information or changes are received) no later than 24 hours before the time of departure, 8 hours before the time of departure and at the time of departure. The PNR elements that air carriers are required to transmit to the CBSA, where already collected, are set out in the proposed Schedule to the PICR.

Until the proposed amendments related to pre-departure PNR come into force, air carriers will continue to be obligated to provide PNR data at “the time of departure.”

The amendments specify that air carriers must now provide flight header information when providing both new and updated API and PNR data (on each person carried or expected to be carried) to the CBSA. Flight header information includes the following data elements:

- Date and time of departure;
- Location of the last point of embarkation prior to arriving in Canada;
- Date and time of arrival;
- Location of the first point of debarkation in Canada; and
- Commercial air carrier flight code.

The inclusion of flight header information is necessary to ensure that passengers are associated with the correct flight (via the close-out message, described below), and to ensure that “board/no-board” messages are provided to air carriers for each passenger at the appropriate time.

The amendments add the Unique Passenger Reference (UPR) associated with each traveller as a new data element that must be provided to the CBSA. The UPR will be generated by the commercial air carrier for all passengers specifically for the purpose of communication with the CBSA. The “board/no-board” message is attached to the UPR, rather than the traveller’s name, for privacy reasons. This reference is primarily used for passengers; however, the UPR may also be assigned to crew members in cases where they are reported as passengers by the air carrier.

The PICR amendments also now require air carriers to provide a close-out message for each flight no later than 30 minutes after the time of departure. This message will

au plus tard 72 heures avant l’heure de départ prévue. De plus, les transporteurs aériens seront tenus de fournir des mises à jour (c’est-à-dire lorsque de nouvelles informations ou des modifications sont reçues) au plus tard 24 heures avant l’heure de départ, 8 heures avant l’heure de départ et au moment du départ. Les éléments du DP que les transporteurs aériens sont tenus de transmettre à l’ASFC, lorsqu’ils sont déjà recueillis, sont énoncés dans l’annexe proposée au RRRP.

Jusqu’à ce que les modifications proposées liées au DP préalable au départ entrent en vigueur, les transporteurs aériens vont continuer d’être obligés de fournir les renseignements DP au moment du départ.

Les modifications stipulent que les transporteurs aériens doivent maintenant fournir les renseignements de l’en-tête du vol lorsqu’ils transmettent à l’ASFC les nouvelles données et les mises à jour (à propos de chaque personne transportée ou sur le point d’être transportée) de l’IPV et du DP. Les renseignements de l’en-tête du vol incluent les données suivantes :

- date et heure de départ;
- lieu du départ du dernier point d’embarquement avant l’arrivée au Canada;
- date et heure d’arrivée;
- lieu du premier point de débarquement au Canada;
- code du vol du transporteur aérien commercial.

Il est nécessaire d’inclure les renseignements de l’en-tête du vol afin de garantir que les passagers sont associés au bon vol (grâce au message de fermeture, décrit ci-dessous), et de garantir que les messages d’embarquement autorisé/non autorisé sont fournis aux transporteurs aériens au moment approprié pour chaque passager.

Les modifications ajoutent la référence unique du passager (RUP) associée à chaque voyageur comme nouvel élément de données qu’il faut fournir à l’ASFC. La RUP sera générée par le transporteur aérien commercial pour tous les passagers spécifiquement aux fins de communication avec l’ASFC. Le message d’embarquement autorisé/non autorisé est joint à la RUP, plutôt qu’au nom du voyageur, pour des raisons de protection de la vie privée. En général, cette référence est utilisée principalement pour les passagers; cependant, la RUP peut également inclure les membres de l’équipage lorsque ceux-ci sont déclarés comme passagers par le transporteur aérien.

Les modifications au RRRP exigent également que les transporteurs aériens fournissent un message de fermeture pour chaque vol au plus tard 30 minutes après l’heure

indicate the UPR of all the passengers actually on board the flight and will associate the passengers on board the flight to the flight header elements described above. This will permit the CBSA to link each passenger to the flight on which they are arriving to Canada.

The amendments also obligate air carriers to notify the CBSA when they become aware of any new or corrected information.

Section 164.1 of the *Customs Act* provides that regulations made under the Act “may incorporate by reference any material, regardless of its source, either as it exists on a particular date or as amended from time to time.” The amendments will incorporate by ambulatory reference (i.e. as amended from time to time) the *CBSA Carrier Messaging Requirements* (CMR) document into the PICR. The CMR sets out the technical requirements, specifications and procedures required to interact with CBSA’s system. Incorporating the CMR into the PICR means that information prescribed by the PICR must be transmitted to the CBSA in accordance with the technical requirements, specifications and procedures set out in the CMR.

It should be noted that the CMR will be republished annually, and will be publicly distributed to allow reasonable time for impacted clients to review and incorporate any changes related to the technical requirements, specifications and procedures prior to the enforcement of any new system requirements.

All PICR regulatory amendments related to pre-departure API will come into force on the day on which they are registered. All PICR regulatory amendments related to pre-departure PNR will come into force at a later date set by regulatory amendment, based on considerations such as ratification of the Canada-EU PNR Agreement or, if deemed necessary, national security interests.

2. Designated Provisions (Customs) Regulations (DPCR)

The DPCR designates various provisions of the *Customs Act* and regulations made under the *Customs Act*. If a provision designated by the DPCR is violated, the CBSA may issue an administrative monetary penalty (AMP) to the offender. Item 50 of Schedule 1, Part 1, to the DPCR designates section 107.1 of the *Customs Act*: “Failing to provide, or provide access to, prescribed information about any person on board a conveyance in advance of, or within a reasonable time after, the arrival of the conveyance in Canada.”

du départ. Ce message indiquera la RUP de tous les passagers effectivement à bord de l’avion et les associera aux éléments de l’en-tête du vol décrit ci-dessus. Cela permettra à l’ASFC d’établir un lien entre chaque passager et le vol les amenant au Canada.

Les modifications obligent également les transporteurs aériens à aviser l’ASFC quand ils prennent connaissance d’une nouvelle information ou d’une information corrigée concernant l’information déjà soumise.

L’article 164.1 de la *Loi sur les douanes* stipule que « Peut être incorporé par renvoi dans un règlement tout document — quelle que soit sa provenance —, soit dans sa version à une date donnée, soit avec ses modifications successives. » Les modifications incorporeront par renvoi dynamique (c’est-à-dire modifié de temps à autre) dans le RRRP le document intitulé *Exigences relatives à la messagerie des transporteurs de l’ASFC* (ERMT). L’ERMT énonce les exigences, spécifications et pratiques techniques nécessaires à l’interaction avec le système de l’ASFC. Son intégration au RRRP signifie que les renseignements exigés par le RRRP doivent être transmis à l’ASFC conformément aux exigences, spécifications et pratiques techniques énoncées dans l’ERMT.

Il faut noter que l’ERMT sera republié chaque année et distribué au public afin de laisser assez de temps aux clients touchés pour les examiner et intégrer tout changement lié aux exigences, spécifications et exigences techniques avant l’exécution de toute nouvelle exigence liée au système.

Toutes les modifications apportées au RRRP liées aux renseignements IPV préalables au départ entreront en vigueur le jour de leur adoption. Les modifications apportées au RRRP liées aux renseignements DP préalables au départ entreront en vigueur à une date ultérieure établie dans les modifications, selon des considérations telles que la ratification de l’accord DP entre le Canada et l’UE ou si cela est jugé nécessaire, les intérêts du Canada en matière de sécurité nationale.

2. Règlement sur les dispositions désignées (douanes) [RDD]

Le RDD désigne diverses dispositions de la *Loi sur les douanes* et de ses règlements d’application. Si une disposition désignée par le RDD est enfreinte, l’ASFC peut imposer une pénalité au contrevenant. L’article 50 de la partie 1 de l’annexe 1 du RDD désigne l’article 107.1 de la *Loi sur les douanes* : « avoir omis de fournir des renseignements réglementaires sur toute personne à bord d’un moyen de transport ou d’y donner accès avant l’arrivée du moyen de transport au Canada ou dans un délai raisonnable après son arrivée ».

In 2012, the provision on passenger information in subsection 107.1(1) of the *Customs Act* was amended to include information about “any person on board or expected to be on board a conveyance” [emphasis added]. Item 50 of Schedule 1 to the DPCR references section 107.1, but still employs the more limited wording “any person on board,” which was used in the *Customs Act* prior to the 2012 amendments.

The amendments serve to align the wording of the DPCR with that of subsection 107.1(1) of the *Customs Act* and therefore permit the CBSA to issue AMPs for failure to provide advance information according to the new IAPI transmission time frames (reflected in the amendments to the PICR described above).

All DPCR regulatory amendments related to pre-departure API will come into force on the day on which they are registered. All DPCR regulatory amendments related to pre-departure PNR will be enacted at a later date by regulatory amendment, based on considerations such as ratification of the Canada-EU PNR Agreement or, if deemed necessary, national security interests.

3. Immigration and Refugee Protection Regulations (IRPR)

The IRPR are quite extensive and cover all aspects of temporary and permanent residence in Canada, from applying to visit or immigrate to being removed for various reasons. Part 17 of the IRPR (sections 258.1 to 287) describes the obligations transporters have with respect to the travellers they carry to Canada and to their crew. Among other things, Part 17 sets out who should not be carried to Canada (prescribed persons) and the documents that must be held by travellers coming to Canada (prescribed documents). Part 17 also provides that the CBSA may levy an administration fee against a carrier in the event the carrier fails to meet its transporter obligations under Part 17. The regulatory scope of IAPI expands on the current API/PNR program, and some amendments to existing provisions have been made to reflect the evolution of CBSA business processes and to clarify existing and new obligations (e.g. the class of transporters to which they apply). Certain consequential and housekeeping changes indicated below have been included to ensure that the language of existing provisions is consistent with the new provisions being introduced. The changes to the IRPR will amend various definitions, such as “administration fee,” “agent” and “transporter”, to better reflect the operational reality of the IAPI initiative, and the impact this initiative will have

En 2012, la disposition portant sur les renseignements relatifs aux passagers du paragraphe 107.1(1) de la *Loi sur les douanes* a été modifiée afin d’inclure les renseignements relatifs à « toute personne qui est ou devrait être à bord d’un moyen de transport » [soulignement ajouté]. L’article 50 de l’annexe 1 du RDD fait référence à l’article 107.1, mais emploie encore la formulation plus limitée « toute personne qui est à bord », utilisée dans la *Loi sur les douanes* avant les modifications de 2012.

Les modifications harmonisent la formulation du RDD avec celle du paragraphe 107.1(1) de la *Loi sur les douanes*, et permettra ainsi à l’ASFC d’imposer une pénalité pour omission de fournir les renseignements à l’avance conformément aux nouveaux délais de transmission de l’IIPV (reflétés dans les modifications apportées au RRRP, susmentionnées).

Les modifications apportées au RDD liées aux renseignements IPV préalables au départ entreront en vigueur le jour de leur adoption. Les modifications apportées au RDD liées aux renseignements DP préalables au départ entreront en vigueur à une date ultérieure établie dans les modifications, selon des considérations telles que la ratification de l’accord DP entre le Canada et l’UE ou, si cela est jugé nécessaire, les intérêts du Canada en matière de sécurité nationale.

3. Règlement sur l’immigration et la protection des réfugiés (RIPR)

Le RIPR est très vaste et couvre tous les aspects de la résidence temporaire et permanente au Canada, de la demande à titre de visiteur ou d’immigrant au renvoi pour diverses raisons. La partie 17 du RIPR (articles 258.1 à 287) décrit les obligations des transporteurs à l’égard des voyageurs et de l’équipage qu’ils transportent au Canada. Entre autres choses, la partie 17 indique qui ne devrait pas être transporté au Canada (personnes visées par règlement) et les documents dont doivent être munis les voyageurs arrivant au Canada (documents réglementaires). La partie 17 stipule en outre que l’ASFC peut imposer des frais administratifs à un transporteur s’il ne s’acquitte pas de ses obligations de transporteur en vertu de la partie 17. La portée des règlements liés à l’IIPV est élargie dans le programme IPV/DP actuel et des modifications aux dispositions existantes ont été apportées pour tenir compte de l’évolution des processus opérationnels de l’ASFC et pour préciser les obligations actuelles et nouvelles (par exemple la classe de transporteurs à laquelle elles s’appliquent). Certaines modifications corrélatives et de nature administrative indiquées ci-après ont été apportées pour s’assurer que la terminologie employée dans les dispositions existantes est la même que dans les nouvelles dispositions. Les changements au RIPR modifieront les

on the overall transporter obligation regime described in Part 17 of the IRPR. It should be noted that some provisions apply to the general class of transporters and other provisions are limited to commercial transporters.

According to paragraph 148(1)(a) of the IRPA, a transporter is prohibited from carrying to Canada a person who is prescribed or does not hold the prescribed documents. Prescribed persons are identified in section 258.1 of the IRPR; prescribed documents are identified in section 259 of the IRPR.

Currently, the only persons prescribed by section 258.1 of the IRPR are FNs who are the subject of a declaration under section 22.1 by the Minister of Immigration, Refugees and Citizenship. The amendments will add FNs who are required to obtain, but do not hold, an ARC as a new class of prescribed persons. Travellers who are not required to obtain an eTA (e.g. U.S. citizens), but who are subject to a deportation order or an exclusion order, are generally inadmissible to Canada without an ARC (accompanying family members who had been removed from Canada along with the inadmissible FN are excepted from this ARC requirement). All such persons seeking to enter Canada who do not have an ARC will be added to the classes of prescribed persons, regardless of the mode of travel used. In the air mode, the IAPI initiative will enable the CBSA to send carriers a “no-board” message should such a person attempt to board a flight to Canada.

At section 259 of the IRPR, the eTA will be added to the list of prescribed documents that a traveller may be required to possess before coming to Canada. This addition, as well as the addition of administration fee assessments against commercial transporters who carry FNs without eTAs, allows the CBSA to enforce the eTA requirement.

Pursuant to paragraph 148(1)(c) of the IRPA, a transporter has an obligation, in accordance with the Regulations, to arrange for a medical examination and medical treatment of a person it carries to Canada, if required. Section 263 of the IRPR currently limits this obligation to apply only in respect of FNs carried if a report is prepared under subsection 44(1) of the IRPA, or to those who are

diverses définitions telles que « frais administratifs » (version anglaise), « mandataire » et « transporteur », afin de mieux tenir compte de la réalité opérationnelle de l'initiative de l'IIPV et de l'impact qu'aura cette initiative sur les obligations globales des transporteurs définies à la partie 17 du RIPR. Il faut noter que certaines dispositions s'appliqueront à la catégorie générale des transporteurs et d'autres dispositions sont limitées aux transporteurs commerciaux.

Conformément à l'alinéa 148(1)a) de la LIPR, un transporteur ne peut pas transporter au Canada une personne qui est visée par règlement ou qui n'est pas munie des documents réglementaires. Les personnes visées par règlement sont définies à l'article 258.1 du RIPR; les documents réglementaires sont définis à l'article 259 du RIPR.

À l'heure actuelle, les seules personnes visées par l'article 258.1 du RIPR sont les ressortissants étrangers faisant l'objet d'une déclaration du ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté visée au paragraphe 22.1(1) de la LIPR. Les modifications ajouteront au Règlement les ressortissants étrangers qui sont tenus d'obtenir une ARC en tant que membres d'une nouvelle catégorie de personnes visées par règlement, mais qui n'en sont pas munis. Les voyageurs qui ne sont pas tenus d'obtenir une AVE (par exemple les citoyens américains), mais qui sont visés par une mesure d'expulsion ou d'exclusion, sont généralement inadmissibles au Canada sans une ARC (les membres de la famille qui avaient été renvoyés du Canada avec un ressortissant étranger inadmissible sont exemptés de cette exigence). L'ajout des personnes n'ayant pas d'ARC aux catégories de personnes visées par règlement s'appliquera à toutes les personnes cherchant à entrer au Canada, indépendamment du mode de transport. Dans le mode aérien, l'initiative de l'IIPV permettra à l'ASFC d'envoyer au transporteur un message d'embarquement non autorisé si une telle personne tentait d'embarquer à bord d'un vol à destination du Canada.

À l'article 259 du RIPR, l'AVE sera ajoutée à la liste des documents réglementaires dont un voyageur doit être muni avant d'arriver au Canada. Cet ajout, ainsi que l'ajout des frais administratifs imposés aux transporteurs commerciaux qui amènent des ressortissants étrangers non munis d'une AVE, permettra à l'ASFC de faire appliquer l'exigence relative à l'AVE.

En vertu de l'alinéa 148(1)c) de la LIPR, un transporteur est tenu, conformément au Règlement, de veiller à la mise en observation ou sous traitement des personnes qu'il amène au Canada, lorsque cela est requis. En vertu de l'article 263 du RIPR, cette obligation s'applique uniquement si le ressortissant étranger transporté fait l'objet d'un rapport établi en vertu du paragraphe 44(1) de la

members of a crew or who are entering Canada to become members of a crew.

The amendments to section 263 of the IRPA provide that medical examination and treatment will apply to commercial transporters (e.g. air carriers), but not to the general class of transporters, as this class is fairly broad and encompasses international tunnel/bridge operators and designated airport authorities, among others. The administrative formality of requiring a report under section 44 of the IRPA for these obligations to come into play will be removed, thus enlarging the scope of the class of foreign nationals to whom this provision applies. However, this section will also be amended to clarify conditions under which transporters would be excluded from this obligation.

Subsection 269(1) of the IRPR enumerates the data elements that make up API in the immigration context as well as other prescribed information; PNR elements are referred to in subsection 269(1)(e) of the IRPR. As a result of changing the marginal note for subsection 269(1) to “Prescribed information,” the marginal note in section 264 has been changed to “Prescribed documents.” This is consistent with the intent of the section, given that section 264 relates specifically to documents which a transporter must provide.

The proposed amendments to section 269 of the IRPR will mirror the language used in section 107.1 of the *Customs Act*; specifically, the section will now state that advance information must be provided concerning persons who a commercial transporter “carries or expects to carry” to Canada.

One additional data element will be added to the advance information prescribed by the IRPR: the unique passenger reference (UPR) associated to each passenger (the UPR is described above, under PICR). The UPR will be used by the CBSA when transmitting a “board” or a “no-board” message to a carrier, as well as when a carrier provides a “close-out message” to the CBSA.

A schedule will be added to the IRPR, specifically listing PNR elements that air carriers will be required to provide to the CBSA, should they already collect them for their own business purposes.

The proposed amendments to section 269 will ensure that the IRPR are consistent with the PICR to the extent possible. The amendments

- specify submission time frames for submission of API, crew information and the close-out message;

LIPR, ou s’il est un membre d’équipage ou entre au Canada pour devenir membre d’équipage.

Les modifications à l’article 263 de la LIPR spécifient le fait que la « mise en observation ou sous traitement » s’appliquera aux transporteurs commerciaux (par exemple les transporteurs aériens), mais non à la catégorie générale des transporteurs, qui est assez vaste et inclut les exploitants de tunnels/de ponts internationaux et les autorités aéroportuaires désignées, entre autres. La formalité administrative exigeant un rapport en vertu de l’article 44 de la LIPR pour que ces obligations soient imposées sera supprimée, élargissant ainsi le champ d’application de la classe des ressortissants étrangers à qui cette disposition est applicable. Toutefois, l’article sera également modifié afin de préciser les conditions en vertu desquelles les transporteurs seraient exclus de cette obligation.

Le paragraphe 269(1) du RIPR énonce les données qui constituent l’IPV dans le contexte du système d’immigration ainsi que tout autre renseignement réglementé; les éléments du DP sont indiqués à l’alinéa 269(1)e du RIPR. Comme la note marginale au paragraphe 269(1) a été changée pour « Renseignements requis », celle de l’article 264 a été changée pour « Documents réglementaires », ce qui correspond à l’intention du paragraphe étant donné que l’article 264 porte précisément sur les documents qu’un transporteur doit fournir.

Les modifications proposées à l’article 269 du RIPR reprendront la formulation utilisée à l’article 107.1 de la *Loi sur les douanes*; plus précisément, l’article indiquera maintenant qu’il faut fournir à l’avance des renseignements sur toute personne « qui est ou devrait être » à bord d’un véhicule commercial à destination du Canada.

Un élément de données qu’il faut fournir à l’avance en vertu du RRRP sera ajouté : la référence unique du passager (RUP) associée à chaque voyageur (la RUP est décrite précédemment, à la section consacrée au RRRP). L’ASFC utilisera la RUP au moment de transmettre un message d’embarquement autorisé ou non autorisé à un transporteur, et lorsqu’un transporteur transmettra un « message de fermeture » à l’ASFC.

Une annexe sera ajoutée au RIPR. Cette annexe énumérera les éléments du DP que les transporteurs aériens seront tenus de fournir à l’ASFC, s’ils les recueillent déjà dans le cadre de leurs activités.

Les modifications proposées à l’article 269 assureront une certaine cohérence entre le RIPR et le RRRP. Ces modifications :

- définissent les délais de présentation de l’IPV, des renseignements sur l’équipage et du message de fermeture;

- specify submission time frames for PNR information;
- specify that air carriers must provide flight header information when providing API and PNR data;
- require transporters to submit corrections within prescribed time frames in all instances where they have knowledge of inaccurate and/or incomplete information previously submitted; and
- introduce the means by which information is to be transmitted to the CBSA (e.g. electronic), and the manner, as outlined in the CMR (described in the PICR section above).

As with the PICR, all of the proposed regulatory amendments relating to pre-departure PNR data will come into force at a later date, based on considerations such as ratification of the new Canada-EU PNR Agreement or, if deemed necessary, national security interests. Until the proposed amendments related to pre-departure PNR data come into force, air carriers will continue to be obligated to provide PNR data at the time of departure.

The amendments move the retention limits for API data from the *Protection of Passenger Information Regulations* (PIIR), where they are currently set, to the IRPR. These limits are identical to the current API retention limits (i.e. three and a half years) in the PIIR. However, the CBSA may retain the information if it is required as part of an active investigation for no longer than six years.

As with the PICR, the IRPR will be amended to specify that the manner of submission for both API and PNR data can be found in the CMR. Such “incorporation by reference” is explicitly authorized by section 92 of the IRPA.

The provision of information to the transporter (i.e. the “board/no-board” message) by the CBSA is a new activity, and the amendments to the IRPR therefore add a new section 270, which specifically authorizes the CBSA to provide information to commercial transporters to the effect that a passenger may be a prescribed person, or that he or she may not hold the prescribed documents.

Despite receiving a “board/no-board” message, transporters remain responsible for ensuring that any traveller who is boarded holds the prescribed document (i.e. even if the

- définissent les délais de présentation des renseignements DP;
- définissent que les transporteurs aériens doivent fournir les renseignements de l’en-tête du vol lorsqu’ils fournissent les données d’IPV et du DP;
- exigent des transporteurs qu’ils proposent des corrections dans des délais fixés chaque fois qu’ils savent que des renseignements inexacts ou incomplets ont été préalablement soumis;
- indiquent le moyen par lequel les renseignements seront transmis à l’ASFC (par exemple voie électronique), et la manière, comme l’indique l’ERMT (voir la partie sur le RRRP).

Comme pour le RRRP, toutes les modifications proposées relatives aux renseignements DP préalables au départ entreront en vigueur à une date ultérieure selon des considérations telles que la ratification du nouvel accord entre le Canada et l’UE sur les DP ou, si cela est jugé nécessaire, pour les intérêts du Canada en matière de sécurité nationale. En attendant que les modifications concernant les renseignements DP préalables au départ entrent en vigueur, les transporteurs aériens demeureront tenus de fournir les renseignements DP uniquement au moment du départ.

Par ailleurs, les modifications déplaceront les limites visant la conservation des données de l’IPV du *Règlement sur la protection des renseignements relatifs aux passagers* (RPRRP), où elles sont actuellement établies, vers le RIPR. Ces limites sont les mêmes que celles existant dans le RPRRP, soit trois ans et demi. Toutefois, l’ASFC peut conserver les renseignements s’ils doivent être utilisés dans le cadre d’une enquête active pour une durée maximale de six ans.

Comme pour le RRRP, le RIPR sera modifié afin de préciser que le mode de présentation de l’IPV et des renseignements DP est indiqué dans l’ERMT. Une telle « incorporation par renvoi » est expressément autorisée par l’article 92 de la LIPR.

La fourniture d’information au transporteur (à savoir le message d’embarquement autorisé/non autorisé) par l’ASFC est une nouvelle activité, et les modifications au RIPR ajouteront donc un nouvel article 270, qui autorisera directement l’ASFC à informer un transporteur commercial qu’une personne pourrait être une personne visée par règlement, ou qu’elle n’est pas ou pourrait ne pas être munie des documents réglementaires.

Malgré la transmission d’un message d’embarquement autorisé/non autorisé, il incombera toujours aux transporteurs de s’assurer que tout voyageur à bord d’un avion

transporter gets a “board” message for a traveller who requires a visa, the transporter still has to ensure that the traveller is in possession of the visa counterfoil).

The amendments also eliminate the current requirement found at section 279 of the IRPR that an officer must prepare a report, pursuant to subsection 44(1) of the IRPA (i.e. an inadmissibility “section 44” report), in order for the CBSA to assess an administration fee against the transporter who carried the subject of the report to Canada. This amendment addresses the fact that the GoC carries processing costs when an inadmissible foreign national is carried to Canada without the required documentation, whether or not such a report is prepared, even in the event that an inadmissible FN is allowed to withdraw their application to enter Canada pursuant to section 42 of the IRPR or is issued a temporary resident permit (TRP) pursuant to subsection 24(1) of the IRPA.

In parallel with the elimination of the requirement that a report under section 44 of the IRPA be prepared before fees are assessed, modifications to subsection 279(2) of the IRPR serve to consolidate existing fee exemptions and ensure that an administration fee will not be assessed against a commercial transporter in certain circumstances arising from the proposed new classes under sections 258.1 and 259 of the IRPR.

As the IAPI initiative will assist air carriers by alerting them to those individuals who would likely present concerns if carried to Canada, compliance with respect to the document requirement provisions under paragraph 148(1)(a) of the IRPA and section 259 of the IRPR should be less onerous. Although officers will retain their discretion to facilitate the entry or onward travel of inadmissible persons, as appropriate, commercial transporters will now be subject to an administration fee in instances where air carriers will have been made aware, through IAPI, that these persons may not hold the required documents. These amendments allow the IAPI program to be fully integrated into the existing compliance regime.

The IRPR is also being amended to prevent the assessment of administration fees in certain cases where the CBSA fails to transmit “no-board” information to carriers prior to a flight’s departure for Canada and where an FN arrives in Canada with valid physical travel documents (such as a valid passport), but fails to possess the required eTA. The air carrier still has an obligation to check to ensure that a traveller holds valid physical documents; however, as the eTA is an electronic document,

est muni des documents réglementaires (c’est-à-dire que même s’il reçoit un message d’embarquement autorisé pour un voyageur qui a besoin d’un visa, le transporteur demeure tenu de s’assurer que le voyageur est en possession de la vignette de visa).

Les modifications éliminent aussi l’exigence actuelle, énoncée à l’article 279 du RIPR, voulant qu’un agent doive préparer un rapport en vertu du paragraphe 44(1) de la LIPR (c’est-à-dire un rapport sur l’inadmissibilité) pour que l’ASFC impose des frais administratifs au transporteur qui a transporté au Canada la personne faisant l’objet du rapport. Cette modification reconnaîtra le fait que le GC doit assumer des coûts de traitement lorsqu’un ressortissant étranger inadmissible est transporté au Canada sans les documents requis, qu’un rapport soit préparé ou non, même dans la situation où un ressortissant étranger inadmissible est autorisé à retirer sa demande pour entrer au Canada en vertu de l’article 42 du RIPR ou qu’il détient un permis de séjour temporaire (PST) en vertu du paragraphe 24(1) de la LIPR.

Parallèlement à la suppression de l’obligation de produire un rapport en vertu de l’article 44 de la LIPR avant que des frais administratifs ne soient imposés, la modification au paragraphe 279(2) du RIPR servira à la consolidation d’exemptions de frais existants et permettra de s’assurer que des frais administratifs ne sont pas imposés à un transporteur commercial dans certaines circonstances résultant des nouvelles classes proposées en vertu des articles 258.1 et 259 du RIPR.

Puisque l’initiative de l’IIPV aidera les transporteurs aériens en les avertissant de la présence d’individus qui pourraient présenter des préoccupations s’ils étaient transportés au Canada, la conformité aux exigences visant les documents en vertu de l’alinéa 148(1)a) de la LIPR et de l’article 259 du RIPR devrait être moins exigeante. Même si les agents conservent le pouvoir discrétionnaire de faciliter l’entrée ou la poursuite du voyage de personnes inadmissibles, s’il y a lieu, les transporteurs commerciaux seront assujettis à des frais administratifs dans les cas où ils auront été informés, grâce à l’IIPV, que ces personnes ne détenaient peut-être pas les documents requis. Ces modifications permettront d’intégrer pleinement l’IIPV au système actuel de vérification de la conformité.

Le RIPR est également modifié afin de prévenir l’imposition de frais administratifs dans certains cas où l’ASFC n’est pas en mesure de transmettre le message d’embarquement non autorisé aux transporteurs avant leur départ pour le Canada et lorsque qu’un ressortissant étranger arrive au Canada muni de documents de voyage valides (comme un passeport), mais pas de l’AVE requise. Le transporteur aérien demeure tenu de s’assurer qu’un voyageur est muni de documents valides; par contre,

commercial air carriers cannot be held responsible for boarding a passenger who does not possess an eTA if the CBSA fails to provide them with this information. These changes are therefore put into place to account for potential CBSA system outages. Commercial transporters continue to have the opportunity to file a submission (an appeal) with respect to any administration fee assessment that they deem to be incorrect. Submissions procedures are also amended to reflect system outages.

4. Protection of Passenger Information Regulations (PPIR)

These Regulations, made under the authority of the IRPA, codify into Canadian law commitments made by Canada to the European Union (EU) in 2006 with regard to the use, disclosure, and retention of API and PNR data. The commitments were part of an agreement that came into force in 2006, whereby a range of data protection measures were established. Though the agreement expired in 2009, the protections, now in the PPIR, continue to apply to data collected by all international carriers with routes operating to Canada.

The amendments to the PPIR will continue to provide for the use, disclosure and retention of PNR information, whereas the retention pertaining to the use of API will now be found in the IRPR. Consequently, no references to API data will remain in the PPIR, thereby expanding the uses available for API data to include immigration control as governed by the IRPA.

These PPIR amendments give the CBSA the flexibility to modernize the use of PNR for targeting purposes while not conflicting with the commitments made to the EU in the previous API/PNR Agreement, or the signed, but not yet ratified, Canada-EU PNR Agreement. The use of PNR data will still be limited to identifying persons who have or may have committed a terrorism offence or serious transnational crime. As the amendments to the PPIR are not impacted by the issues that prompted the European Parliament (EP) to refer the Canada-EU PNR Agreement to the European Court of Justice (ECJ), thus delaying its ratification, these regulatory amendments will come into force upon registration.

Finally, the amendments to the PPIR also include various new definitions, including those of “serious transnational crime” and “terrorism offence,” in order to satisfy concerns raised by the Standing Joint Committee for the

parce que l’AVE est un document électronique, les transporteurs aériens commerciaux ne peuvent pas être tenus responsables de l’embarquement d’un passager qui ne possède pas d’AVE si l’ASFC n’est pas en mesure de leur fournir cette information. Ces changements sont mis en place afin de tenir compte de possibles pannes de système à l’ASFC. Les transporteurs commerciaux peuvent toujours déposer une demande (faire appel) à propos de frais administratifs imposés qu’ils jugent inappropriés. Les procédures de soumission de ces demandes sont elles aussi modifiées en fonction d’éventuelles pannes de système.

4. Règlement sur la protection des renseignements relatifs aux passagers (RPRRP)

Le RPRRP, pris en vertu de la LIPR, enchâsse actuellement dans la loi canadienne les engagements qu’a pris le Canada envers l’UE en 2006 en ce qui concerne l’utilisation, la communication et la conservation de l’IPV et des renseignements DP. Les engagements faisaient partie d’un accord entré en vigueur en 2006, dans lequel une série de mesures de protection des données a été établie. Quoique l’accord a expiré en 2009, les mesures de protection, maintenant incorporées au RPRRP, continueront à s’appliquer aux données recueillies par tous les transporteurs internationaux en route vers le Canada.

Les modifications au RPRRP continueront de porter sur l’utilisation des renseignements DP, leur conservation et leur communication, tandis que ce qui concerne l’utilisation de l’IPV est maintenant géré sous le RIPR. Conséquemment, il n’y aura plus aucune référence à l’IPV dans le RPRRP, ce qui permettra en outre l’utilisation de l’IPV pour des fins de contrôle d’immigration régi par la LIPR.

Ces changements au RPRRP donnent à l’ASFC la marge de manœuvre nécessaire pour moderniser l’utilisation des renseignements DP à des fins de ciblage, tout en évitant d’aller à l’encontre des engagements pris envers l’UE dans l’accord précédent sur l’IPV/DP ou dans l’Accord Canada-UE sur le DP signé, mais non ratifié. L’utilisation des renseignements DP demeurera limitée à l’identification des personnes qui ont commis ou pourraient avoir commis une infraction de terrorisme ou un crime transnational grave. Étant donné que les modifications apportées au RPRRP ne sont pas touchées par les enjeux qui ont poussé le Parlement européen (PE) à soumettre l’accord sur le DP à l’examen de la Cour européenne de justice (CEJ), retardant ainsi la ratification de l’Accord Canada-UE sur le DP, elles entreront en vigueur à la date de l’enregistrement.

Enfin, les modifications au RPRRP comprennent également diverses nouvelles définitions, y compris celles de « crime transnational grave » et d’« infraction de terrorisme », afin de satisfaire les préoccupations soulevées par

Scrutiny of Regulations. These definitions are compatible with the text of the signed PNR Agreement.

All PPIR regulatory amendments will come into force upon registration.

How IAPI will work in practice

Modern border control processes increasingly rely on obtaining secure electronic data from commercial air carriers at an earlier stage in the travel continuum. Commercial air carriers are currently required to provide API/PNR information to the CBSA when a flight departs for Canada.

The introduction of IAPI allows the CBSA to obtain this information earlier in the travel continuum; PNR will be provided not later than 72 hours prior to a flight's scheduled time of departure, while full API will be provided when a passenger checks in for the flight. API can be provided earlier, but it may be incomplete prior to check-in. Every traveller scheduled to be carried to Canada by air via a commercial flight is within the scope of the IAPI program, including U.S. citizens and returning Canadians.

Transmission of API data

Each traveller's (i.e. commercial air passengers) API information will be collected and transmitted to the CBSA by the air carrier at check-in, which normally begins 24 hours in advance of the scheduled time of departure. Crew API is required to be submitted not later than one hour prior to departure.

After the initial transmission of a traveller's API data, commercial air carriers are now required to send any new or updated information to the CBSA if any changes or additions are made to a traveller's API prior to the flight's departure.

Use of API data

The CBSA currently queries IRCC's enforcement and immigration databases when a traveller arrives at the primary inspection line (PIL). This practice will not change under the IAPI initiative; however, under IAPI, the CBSA will be querying these databases earlier in the travel continuum.

API data will be used to provide commercial transporters with information to assist them in determining whether the FN they are about to carry to Canada is, or may be, a

le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. Les définitions sont compatibles avec le texte de l'accord DP signé.

Toutes les modifications au RPRRP entreront en vigueur à la date de l'enregistrement.

Comment l'IIPV fonctionnera dans la réalité

Les processus de contrôle des frontières modernes dépendent de plus en plus souvent de l'obtention de données électroniques protégées de la part des transporteurs aériens commerciaux à un stade précoce du continuum des voyages. Les transporteurs aériens commerciaux sont actuellement tenus de fournir l'IPV/les renseignements DP à l'ASFC au moment du départ d'un vol pour le Canada.

L'introduction de l'IIPV permettra à l'ASFC d'obtenir cette information plus tôt dans le continuum des voyages. Les renseignements DP seront fournis au plus tard 72 heures avant l'heure de départ prévue d'un vol, tandis que l'IPV complète sera fournie au moment où un passager s'enregistre sur le vol. L'IPV pourra être fournie plus tôt, mais elle risque alors d'être incomplète avant l'enregistrement. Chaque voyageur qui est censé être transporté vers le Canada par avion sur un vol commercial sera visé par l'initiative de l'IIPV — cela inclut les citoyens américains et les Canadiens revenant au pays.

Transmission de l'IPV

L'IPV relative à chaque voyageur (soit les voyageurs de transporteurs aériens) sera recueillie et transmise à l'ASFC par le transporteur aérien au moment de l'enregistrement, qui débute normalement 24 heures avant l'heure de départ prévue. L'IPV des membres de l'équipage devra être soumise au plus tard une heure avant le départ.

Après la transmission initiale de l'IPV d'un voyageur, les transporteurs aériens commerciaux sont maintenant tenus d'envoyer tout renseignement nouveau ou mis à jour à l'ASFC si d'éventuels changements ou ajouts sont apportés à l'IPV avant le départ du vol.

Utilisation de l'IPV

L'ASFC interroge actuellement les bases de données d'IRCC sur l'application de la loi et l'immigration quand un voyageur arrive à la ligne d'inspection primaire (LIP). Cette pratique ne changera pas avec l'instauration de l'IIPV; par contre, l'ASFC interrogera ces bases de données plus tôt dans le continuum des voyages.

L'IPV sera utilisée pour fournir aux transporteurs commerciaux des renseignements qui les aideront à déterminer si le ressortissant étranger qu'ils sont sur le point de

“prescribed person,” or whether the FN holds the required eTA or TRV needed to enter Canada. Admissibility will continue to be determined by CBSA officers upon an examination at the PoE.

API data will also be used to query the Lost, Stolen or Fraudulent Document (LSFD) database for an exact Canadian passport number match.

Establishing whether the traveller holds prescribed documents

Prescribed documents can be divided into two categories: those visible to the transporter (e.g. visa counterfoils) and electronic documents (e.g. the eTA). Electronic documents are not physical documents; therefore, the interactive messaging system introduced by IAPI will serve to make the eTA “visible” to the transporter.

FNs may be required to obtain an ARC and/or a TRP before they are able to obtain the eTA or the visa counterfoil needed for entry into Canada. An ARC is required by FNs seeking to return to Canada who have been previously removed from Canada and who are barred from returning under section 52 of the IRPA.

On receipt of a traveller’s API, the IAPI system will run an automated query to determine whether the traveller is exempt from having a prescribed document, or does not require one. Those exempt from the requirement to present prescribed documents include Canadian citizens, Canadian permanent residents, Status Indians, and U.S. citizens (U.S. permanent residents require an eTA, which is linked to a passport electronically). Canadian passports will automatically generate a “board” message, unless the passport has been reported lost, stolen or fraudulent.

For those travellers who are not exempt from prescribed travel document requirements, the IAPI initiative will run an automated query to determine whether the traveller has a prescribed document on file. IAPI will validate that the documents presented by FNs are those prescribed by section 259 of the IRPR for travel into Canada, such as a valid passport, permanent resident card, or temporary resident visa.

transporter au Canada est, ou pourrait être, une « personne visée par règlement », ou s’il possède l’AVE ou le VRT nécessaire pour entrer au Canada. Les agents continueront de déterminer l’admissibilité lors d’un contrôle au PDE.

On utilisera également l’IPV pour interroger la base de données des documents perdus, volés ou frauduleux (la BDDPVF) afin de trouver une correspondance exacte avec un numéro de passeport canadien.

Comment déterminer si le voyageur est muni des documents réglementaires

Les documents réglementaires peuvent être divisés en deux catégories : ceux qui sont visibles pour le transporteur (par exemple les vignettes de visas) et les documents électroniques (par exemple l’AVE). Les documents électroniques ne sont pas des documents physiques. Ainsi, le système de messagerie interactive créé par l’IIPV rendra l’AVE « visible » pour le transporteur.

Les ressortissants étrangers pourraient être tenus d’obtenir une ARC et/ou un PST afin de pouvoir obtenir l’AVE ou la vignette de visa nécessaire pour entrer au Canada. L’ARC est exigée pour les ressortissants étrangers qui cherchent à retourner au Canada après en avoir été renvoyés, et n’ont pas le droit d’y retourner en vertu de l’article 52 de la LIPR.

Une fois que l’IPV d’un voyageur sera reçu, en vertu de l’initiative de l’IIPV, le système fera une requête automatisée afin de déterminer si ce voyageur est dispensé d’un document réglementaire, ou n’est pas tenu de le présenter. Les personnes qui sont dispensées de l’obligation de présenter des documents réglementaires sont les citoyens canadiens, les résidents permanents canadiens, les personnes ayant le statut d’indien inscrit et les citoyens américains (les résidents permanents aux États-Unis ont besoin d’une AVE, qui est liée électroniquement à un passeport). Les passeports canadiens généreront automatiquement un message d’embarquement autorisé, à moins que le passeport ait été déclaré perdu, volé ou frauduleux.

Dans le cas des voyageurs qui ne sont pas dispensés de l’obligation de présenter des documents réglementaires, le système de l’IIPV fera une requête automatisée afin de déterminer si un document réglementaire est inscrit au dossier du voyageur. Le système vérifiera que les documents présentés par les étrangers sont ceux qu’exige l’article 259 du RIPR pour les voyages au Canada (passeport valide, carte de résident permanent, visa de résident temporaire).

The IAPI initiative uses the travel document number and country or entity of issuance associated with that document to query IRCC's immigration database and relay the status (e.g. valid, revoked, expired) of travel documents (i.e. eTA or TRV) required by that traveller. In the case of the eTA, which is an electronic authorization with no corresponding physical document, this step serves to effectively validate the authorization. Transporters still have an obligation to ensure that travellers requiring a visa are in possession of the visa counterfoil. This will apply even in cases where the transporter receives a "board" message for the travellers, provided that the FN is presented with other prescribed documents (as per section 259 of the IRPR). For example, a British national would have to be presented for examination possessing a valid, unexpired passport.

Based on results of this automated vetting process, either a "board" or "no-board" message will be sent to the commercial air carrier. This interactive step does not apply to crew. The IAPI system will receive crew information up to one hour before departure and will process it in a "non-interactive" manner, meaning that a "board/no-board" message will not be issued for crew members. In the unlikely event that a crew member is inadmissible due to the fact that the individual requires an ARC or is the subject of a section 22.1 declaration, the targeting officer would generate a target on the crew member in order to flag that the person should be referred to CBSA secondary for processing.

Commercial air carriers will use the "board/no-board" information to determine whether they should allow a passenger to board the flight in question. FNs who do not have an appropriate prescribed document to travel to Canada will be directed to IRCC's Web site for further information. Travellers submitting a Canadian passport that has been reported in the LSFD database will be instructed to contact the consular section of the nearest Canadian embassy/mission for assistance, as is the current process today.

It is important to note that in cases where the CBSA is unable to notify the air carrier that the FN is lacking a valid eTA due to a CBSA system outage, no administration fees will be assessed, on the condition that the FN holds other prescribed documents and meets other requirements as prescribed by the IRPR under the IRPA.

Dans le cadre de l'initiative de l'IIPV, le numéro du document de voyage et le pays ou l'entité de délivrance de ce document sont utilisés pour interroger la base de données sur l'immigration d'IRCC et transmettre le statut (par exemple valide, révoqué, expiré) de tout document de voyage (AVE ou VRT) exigé de ce voyageur. Dans le cas de l'AVE, qui est une autorisation électronique sans équivalent physique, cette étape permet de valider effectivement l'autorisation. Le transporteur demeure tenu de veiller à ce que les voyageurs ayant besoin d'un visa soient en possession de la vignette de visa, même quand il reçoit un message d'embarquement autorisé pour ces voyageurs. Cela s'appliquera même dans les cas où le transporteur reçoit un message d'embarquement autorisé pour les voyageurs, à la condition que le ressortissant étranger présenté soit muni d'autres documents réglementaires (selon l'article 259 du RIPR). Par exemple, un ressortissant de la Grande-Bretagne serait présenté pour examen muni d'un passeport valide, non périmé.

En fonction des résultats de ce processus de filtrage automatisé, un message d'embarquement autorisé/non autorisé sera envoyé au transporteur aérien commercial. Il faut noter que cette étape interactive ne vise pas l'équipage. Le système de l'IIPV recevra les renseignements sur l'équipage jusqu'à une heure avant le départ, et les traitera de façon « non interactive »; cela signifie qu'aucun message d'embarquement autorisé/non autorisé ne sera émis pour les membres d'équipage. Dans le cas improbable où un membre d'équipage serait inadmissible parce qu'il requiert une ARC, ou parce qu'il est sujet à une déclaration visée à l'article 22.1, l'agent de ciblage désignerait une cible sur cette personne afin d'indiquer qu'elle devrait être soumise à un contrôle secondaire par l'ASFC.

Les transporteurs aériens commerciaux utilisent les messages d'embarquement autorisé/non autorisé afin de déterminer s'ils devraient autoriser un passager à embarquer sur le vol en question. Les ressortissants étrangers qui ne possèdent pas un document prescrit approprié pour voyager au Canada seront dirigés vers le site Web d'IRCC, où ils obtiendront de plus amples renseignements. Les voyageurs présentant un passeport canadien qui a été signalé dans la base de données BDDPVF devront contacter la section consulaire de l'ambassade du Canada/la mission canadienne la plus proche pour obtenir de l'aide (c'est la procédure en vigueur actuellement).

Il est important de noter que, lorsque l'ASFC est incapable d'informer le transporteur aérien que le ressortissant étranger ne possède pas d'AVE valide en raison d'une panne de système à l'ASFC, aucuns frais administratifs ne seront imposés, dans la mesure où le ressortissant étranger détient d'autres documents réglementaires tels qu'ils sont exigés sous le RIPR et la LIPR.

Establishing whether the traveller is a prescribed person

The API data of every FN traveller (this includes U.S. citizens and other exempted FN travellers) who is the subject of an automated “board” message, as well as crew, will be subject to a second automated query using name-matching technology to verify whether the traveller is the subject of a section 22.1 declaration and does not hold a valid TRP or is the subject of a removal order and does not have an overriding ARC.

All travellers who receive a match (close or exact name match) to a record for a prescribed person will then undergo a manual review by a CBSA targeting officer. The CBSA targeting officer will review the traveller’s API and immigration record to determine whether the traveller is, in fact, the same person as the one who is the subject of the declaration or removal order. The targeting officer will then review the file to ensure that the traveller does not have an ARC or TRP that overrides the removal order or declaration.

If the traveller is the subject of a declaration or a removal order, but does not have an ARC or a TRP, the targeting officer will transmit a “no-board” message for that individual to the air carrier. In cases where the manual review by the targeting officer determines that the match was a false hit, no further action will be taken, and the original automated “board” message would stand.

Transmission of PNR data

PNR data will be transmitted electronically to the CBSA by the commercial air carrier (“pushed”) not later than 72 hours prior to the scheduled time of departure. In all cases where there are updates to any of the submitted PNR data elements, carriers will be required to push all PNR data again within one of three additional time frames: if the addition or change occurs more than 24 hours before the time of departure, not later than 24 hours before the time of departure; if the addition or change occurs during a period beginning 24 hours before the time of departure and ending 8 hours before that time, not later than 8 hours before the time of departure; and if the addition or change occurs less than 8 hours before the time of departure, not later than the time of departure.

Use of PNR data

The PNR data elements, if sent by a commercial air carrier, will not be used as the basis of a “board” or

Établir si le voyageur est une personne visée par règlement

Les données IPV de tout voyageur étranger (y compris les citoyens américains et d’autres voyageurs étrangers exemptés) qui fait l’objet d’un message automatisé d’embarquement autorisé, ainsi que l’équipage, feront l’objet d’une deuxième requête automatisée recourant à la technologie de correspondance de noms pour déterminer si le voyageur fait l’objet d’une déclaration visée à l’article 22.1 et ne détient pas de PST valide ou est sujet d’une mesure de renvoi et ne possède pas une ARC permettant de la contourner partiellement.

Tous les voyageurs dont le nom correspond (correspondance semblable ou exacte) à un dossier d’une personne visée par règlement seront soumis à un examen manuel effectué par un agent de ciblage de l’ASFC. L’agent de ciblage de l’ASFC passera en revue l’IPV et le dossier d’immigration du voyageur pour déterminer s’il s’agit en fait de la même personne que celle visée par la déclaration ou la mesure de renvoi. L’agent de ciblage passera ensuite en revue le dossier pour s’assurer que le voyageur n’a pas d’ARC ou de PST qui l’emporte sur la mesure de renvoi ou la déclaration.

Si le voyageur est visé par une déclaration ou une mesure de renvoi, mais qu’il n’a pas d’ARC ou de PST, l’agent de ciblage transmettra au transporteur aérien un message d’embarquement non autorisé. Quand l’examen manuel de l’agent de ciblage révèle que la correspondance était erronée, aucune autre mesure n’est prise et le message automatisé initial d’embarquement autorisé est maintenu.

Transmission des renseignements DP

Les renseignements DP seront acheminés par voie électronique à l’ASFC par le transporteur aérien commercial au plus tard 72 heures avant l’heure de départ prévue. Dans tous les cas où des mises à jour sont apportées à des éléments de renseignements DP, les transporteurs seront tenus de communiquer à nouveau l’ensemble des renseignements DP dans les trois délais supplémentaires suivants : si l’ajout ou la modification est fait plus de 24 heures avant le moment du départ, au plus tard 24 heures avant le moment du départ; si l’ajout ou la modification est fait au plus tard 24 heures, mais au moins 8 heures avant le moment du départ, au plus tard 8 heures avant le moment du départ; et si l’ajout ou la modification est fait moins de 8 heures avant le moment du départ, au plus tard au moment du départ.

Utilisation des renseignements DP

Les éléments de renseignements DP qui sont envoyés par les transporteurs aériens commerciaux ne seront pas

“no-board” message, but will continue to be used as a screening tool to help the CBSA identify travellers who might warrant additional scrutiny upon their arrival at a Canadian PoE.

The regulatory amendments related to pre-departure PNR in the PICR and the IRPR will come into force at a later date, based on considerations such as the ratification of the Canada-European Union PNR agreement or, if deemed necessary, national security interests.

Until the amendments related to pre-departure PNR are brought into force, the existing regulatory requirements relating to PNR within these two regulations remain in force. The PPIR amendments will come into force immediately upon registration.

Integrated Primary Inspection Line upgrade

The Integrated Primary Inspection Line (IPIL) system is an automated support tool used by front line CBSA officers at major ports of entry, enhancing their ability to query travellers as they present themselves at the Primary Inspection Line (PIL). The system is currently implemented at 59 sites, which include all major airports (IPIL Air), as well as selected locations in other modes of transport. Two databases are searched when a query is performed at the PIL. The results assist the officers in their decision whether to “refer” the traveller for further processing, or to “release” the traveller from further customs or immigration processing.

IPIL Air is being upgraded in order to allow the system to notify an officer as to the travel document status of the arriving traveller. Namely, travellers who are exempted from obtaining a prescribed travel document (i.e. Canadian citizens, Canadian Permanent Residents, U.S. citizens, members of a crew); and travellers who require a prescribed IRPR travel document to enter Canada under the IRPA.

The IPIL application will now notify the officer of any traveller who requires an eTA, but who has not obtained one by displaying a message, such as “no eTA on file.” This upgrade is essential to support the timely processing of travellers at airports of entry after the eTA becomes a mandatory travel document on March 15, 2016.

utilisés comme fondement du message d'embarquement autorisé/non autorisé, mais plutôt en tant qu'outil de contrôle pour aider l'ASFC à identifier les voyageurs pour lesquels il pourrait être justifié de procéder à un examen approfondi à leur arrivée à un PDE canadien.

Les modifications relatives aux renseignements DP préalables au départ dans le RRRP et le RIPR entreront en vigueur à une date ultérieure selon des considérations telles que la ratification du nouvel accord entre le Canada et l'Union européenne sur le DP ou, si cela est jugé nécessaire, pour les intérêts du Canada en matière de sécurité nationale.

En attendant qu'entrent en vigueur les modifications aux renseignements DP préalables, la réglementation existante liée au DP, au sein de ces deux règlements, demeurera en vigueur. Les changements réglementaires du RPRRP entreront en vigueur dès l'enregistrement.

Mise à niveau de la Ligne d'inspection primaire intégrée

Le système de la Ligne d'inspection primaire intégrée (LIPI) est un outil de soutien automatisé utilisé par les agents de l'ASFC en première ligne aux principaux points d'entrée. Il leur permet d'interroger les voyageurs lorsque ceux-ci se présentent à la ligne d'inspection primaire (LIP). Le système est actuellement utilisé dans 59 sites, dont tous les aéroports principaux (LIPI Air) et des endroits désignés liés à d'autres moyens de transport. Les recherches se font dans deux bases de données. Les résultats de ces recherches aident les agents à décider si un voyageur doit faire l'objet d'une vérification plus poussée par les douanes ou l'immigration ou s'il peut être dédouané.

Le système LIPI Air est mis à niveau pour qu'il avertisse les agents du statut du document de voyage d'un voyageur qui arrive, à savoir les voyageurs qui n'ont pas à fournir un titre de voyage réglementaire (par exemple les citoyens canadiens, les résidents permanents du Canada, les citoyens américains, les membres de l'équipage) et les voyageurs qui doivent fournir un titre de voyage prévu dans le RIPR pour entrer au Canada en vertu de la LIPR.

Le système avertira maintenant les officiers de l'arrivée d'un voyageur qui doit détenir une autorisation de voyage électronique (AVE), mais qui n'en a pas obtenu une, en affichant un avis comme « aucune AVE au dossier ». La mise à niveau est essentielle pour le traitement rapide des voyageurs aux aéroports d'entrée lorsque l'AVE deviendra un document de voyage obligatoire (dès le 15 mars 2016).

Regulatory and non-regulatory options considered

According to both the *Customs Act* and the IRPA, the Governor in Council has the authority to make regulations for the purposes of, and with respect to, the matters being addressed by the proposed regulations.

The regulatory amendments described here are necessary to implement the IAPI initiative and to ensure that the public safety, immigration integrity, and national security issues identified above are addressed. In addition, these amendments ensure that the CBSA will have the proper tools to effectively screen and process all travellers coming to Canada by commercial air carrier.

The current API/PNR program is set out in regulations. Therefore, any changes to the current requirements, particularly those that will increase the reporting requirements of commercial air carriers, must also be set out in regulations. Implementing IAPI-related requirements as an administrative policy, as opposed to codifying them in regulations, would put the CBSA in a position where it is introducing policy requirements more stringent than those required by law. Moreover, as carriers would not be legally required to provide API and PNR data to the CBSA about all travellers expected to be on board a commercial flight, the CBSA would have limited options for enforcing the IAPI requirements and, consequently, for serving as the enforcement mechanism for other GoC initiatives, such as the eTA.

Benefits and costs

A cost-benefit analysis (CBA) for the proposed IAPI regulatory amendments has been completed, covering a 10-year period from 2015–2016 (the year most of the regulatory amendments would come into force) to 2024–2025 (the 10th year of the full implementation).

Based on a preliminary analysis, the IAPI initiative was assessed to have a medium level of cost impact (between \$10 million and \$100 million in present value). As a result, the CBA followed Treasury Board of Canada Secretariat (TBS) guidelines for medium-impact initiatives, which require that

- all costs, and those benefits where data are easily available, be monetized and present; and
- all non-measurable benefits be analyzed qualitatively.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Aux termes de la *Loi sur les douanes* et de la LIPR, le gouverneur en conseil a le pouvoir d'élaborer des règlements relativement aux questions abordées par les règlements proposés.

Les modifications réglementaires décrites ici sont nécessaires pour mettre en œuvre l'initiative de l'IIPV et pour veiller à ce que les questions cernées ci-dessus concernant la sécurité publique, l'intégrité de l'immigration et la sécurité nationale soient abordées. En outre, ces modifications permettront de s'assurer que l'ASFC disposera des outils adéquats pour filtrer et traiter efficacement l'ensemble des voyageurs arrivant au Canada par l'entremise de transporteurs aériens commerciaux.

Le programme IPV/DP actuel est établi dans la réglementation. Par conséquent, les changements apportés aux exigences actuelles, surtout celles qui augmenteront les exigences de déclaration imposées aux transporteurs aériens commerciaux, doivent également être établis dans la réglementation. Si l'Agence met en œuvre les exigences liées à l'IIPV en tant que politique administrative au lieu de les codifier dans la réglementation, l'ASFC devrait intégrer aux politiques des exigences plus sévères que ce qui est prévu par la loi. En outre, comme les transporteurs ne seraient pas tenus légalement de fournir à l'ASFC des données IPV et DP sur tous les voyageurs qui devraient monter à bord d'un vol commercial, l'ASFC aurait des options limitées pour appliquer les exigences liées à l'IIPV et, par conséquent, pour s'en servir comme mécanisme d'exécution de la loi pour d'autres initiatives du GC, comme l'AVE.

Avantages et coûts

Une analyse coûts-avantages (ACA) portant sur les modifications réglementaires proposées relativement à l'IIPV a été effectuée; elle s'appliquait à une période de 10 ans, allant de 2015-2016 (l'année où la plupart des modifications réglementaires entreraient en vigueur) à 2024-2025 (la dixième année de la mise en œuvre complète).

Une analyse préliminaire a permis de déterminer que l'initiative de l'IIPV aurait un impact financier moyen (de 10 millions à 100 millions de dollars en valeur actualisée). L'ACA s'est donc conformée aux lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT) du Canada à l'égard des initiatives à impact moyen, lesquelles prévoient que :

- tous les coûts et les avantages pour lesquels l'Agence a facilement accès à des données doivent être exprimés en valeur monétaire et actualisés;
- tous les avantages non mesurables doivent être analysés sur le plan qualitatif.

The costs associated with the proposed regulatory amendments for the implementation of the IAPI initiative for commercial flights are based on government estimates and estimates from a literature review on similar regulations in other countries, as industry estimates from commercial air carriers were not available.

The cost of implementing the IAPI initiative amounts to CAD 75,090,000 in present value or CAD 10,691,000 in annualized value, over the first 10 years of implementation.³

Of this total, CAD 46.06 million will be carried by the CBSA to develop and maintain information technology (IT) systems for IAPI, and to allocate resources for activities associated with policy and program support and targeting activities. The other CAD 29.03 million will be carried by the commercial air industry to update their systems and transmission capability, to train their staff and implement the necessary business processes to comply with the regulations and serve their clients.

All of the costs and benefits described below are monetized (i.e. estimated in terms of dollar value) in the cost-benefit analysis that was prepared to support the IAPI initiative.

Identification and description of costs and benefits for businesses

The IAPI initiative effectively represents an expansion and enhancement of the CBSA's current API/PNR program. Therefore, the costs to commercial air carriers represent incremental costs to improve and enhance systems already in place to provide API and PNR data to the CBSA as per existing program requirements.

One of the major costs to the commercial air industry will be the establishment of IT capability to transmit API data according to the new IAPI parameters and to receive "board/no-board" messages interactively. Air carriers have different options for complying with these data communication requirements.

³ All present values and annualized values of cost and benefit estimates are in 2012 constant dollars and use 7% as the discount rate and 2015–2016 as the base year.

Les coûts associés aux modifications réglementaires proposées pour la mise en œuvre de l'IIPV pour les vols commerciaux sont fondés sur des estimations du gouvernement et des estimations tirées d'un examen de la documentation portant sur des règlements semblables dans d'autres pays, puisque des estimations de l'industrie provenant de transporteurs aériens commerciaux n'étaient pas accessibles.

La mise en œuvre de l'initiative de l'IIPV coûtera 75 090 000 \$ CAN en valeur actualisée ou 10 691 000 \$ CAN en valeur annualisée au cours des 10 premières années de la mise en œuvre³.

De cette somme, 46,06 millions de dollars canadiens seront engagés par l'ASFC pour créer et maintenir des systèmes de technologie de l'information (TI) pour l'IIPV et affecter des ressources aux activités associées au soutien de politiques et de programmes et aux activités de ciblage. Le montant restant de 29,03 millions de dollars canadiens sera engagé par l'industrie du transport aérien commercial pour mettre à jour ses systèmes et sa capacité de transmission, former son personnel et mettre en œuvre les processus opérationnels nécessaires pour respecter les règlements et servir ses clients.

L'ensemble des coûts et des avantages décrits ci-dessous est quantifié monétairement (c'est-à-dire estimés en valeur monétaire) dans l'analyse coûts-avantages qui a été préparée pour soutenir l'initiative de l'IIPV.

Détermination et description des coûts et des avantages pour les entreprises

L'initiative de l'IIPV constitue une expansion et une amélioration du programme IPV/DP actuel de l'ASFC. Par conséquent, les coûts pour les transporteurs aériens commerciaux représentent les coûts supplémentaires engagés pour améliorer les systèmes déjà en place afin de fournir les données IPV et DP à l'ASFC en fonction des exigences du programme existantes.

Un des coûts majeurs imposés à l'industrie du transport aérien commercial sera entraîné par l'établissement d'une capacité de TI pour transmettre les données IPV en fonction des nouveaux paramètres de l'IIPV et pour recevoir de façon interactive les messages d'embarquement autorisé/non autorisé. Les transporteurs aériens ont différentes options pour satisfaire à ces exigences liées à la communication des données.

³ Toutes les valeurs actuelles et annualisées des estimations de coûts et d'avantages sont exprimées en dollars constants de 2012, et utilisent un taux d'actualisation de 7 % et 2015-2016 comme année de base.

Air carriers can transmit and receive the data utilizing either their own systems or the infrastructure of third-party service providers, via

- a direct connection to the CBSA system through the Message Queue (MQ) Network;
- the Interactive API Gateway (IAG); or
- email transmission of passenger manifests directly to the CBSA through a secure Web connection.

On average, it is estimated that commercial air carriers could invest more than CAD 790,000 to develop or update a direct connection system, or they could opt to transmit using third-party service provider infrastructure at an estimated cost of CAD 0.06 to CAD 0.07 per transmission.

In the cost-benefit analysis, the transmission choice of an air carrier is assumed to be the same as the option the carrier is currently utilizing to transmit its API/PNR data. These costs add up to CAD 27.10 million over the first 10 years for the commercial air industry.

Other costs to the air carriers, totalling CAD 1.93 million over the first 10 years, include employee training and human resources required to handle passengers with “no-board” messages. The estimates of these costs are based on an employee’s time and wage. An hourly wage rate of CAD 22.46 was used for this analysis.⁴

Receiving “board/no-board” messages from the CBSA will provide commercial air carriers with additional information to assist them in fulfilling their obligation not to transport prescribed persons or persons lacking prescribed documents to Canada. This would reduce carriers’ exposure to administration fees assessed by the CBSA for failing to meet these obligations, which can be as high as CAD 3,200 per traveller. The additional information made available to commercial air carriers via IAPI therefore represents a measurable benefit to carriers if IAPI contributes to a significant reduction of the number of administration fees assessed against carriers.

⁴ Hourly wage rate is based on Statistics Canada CANSIM Table 282-0070, including 25% overhead.

Les transporteurs aériens peuvent transmettre et recevoir des données en utilisant leurs propres systèmes ou l’infrastructure de fournisseurs de services tiers au moyen de ce qui suit :

- un lien direct avec le système de l’ASFC par l’entremise du réseau de la file d’attente de messages (MQ);
- la passerelle Internet de l’IPV (PII);
- l’envoi direct par courriel des manifestes des passagers à l’ASFC par l’entremise d’une connexion Web sécurisée.

En moyenne, on estime que les transporteurs aériens commerciaux pourraient investir plus de 790 000 \$ CAN pour élaborer ou mettre à jour un système de connexion directe, ou ils pourraient choisir la transmission de données par l’entremise de l’infrastructure d’un fournisseur de services tiers pour un coût estimatif de 0,06 ou 0,07 \$ CAN par transmission.

Dans l’analyse coûts-avantages, on présume que le transporteur aérien choisit le même mode de transmission que celui qu’il utilise actuellement pour transmettre ses données IPV/DP. Ces coûts s’élèvent à 27,10 millions de dollars canadiens pour l’industrie du transport aérien commercial pour les 10 premières années.

D’autres coûts imposés aux transporteurs aériens pour les 10 premières années, s’élevant à 1,93 million de dollars canadiens, sont la formation des employés et les ressources humaines requises pour traiter les passagers visés par un message d’embarquement non autorisé. Les estimations de ces coûts sont fondées sur les heures et le salaire des employés. Pour la présente analyse, le taux de salaire horaire de 22,46 \$ CAN a été utilisé⁴.

Si les transporteurs aériens commerciaux reçoivent de l’ASFC des messages d’embarquement autorisé/non autorisé, ils disposeront de renseignements supplémentaires pour les aider à remplir leur obligation consistant à ne pas transporter de personnes visées par règlement ou de personnes n’ayant pas les documents nécessaires pour entrer au Canada. Cela diminuerait les frais administratifs imposés par l’ASFC aux transporteurs qui ne remplissent pas cette obligation, des frais qui peuvent s’élever à 3 200 \$ CAN par voyageur. Les renseignements supplémentaires rendus accessibles aux transporteurs aériens commerciaux par l’entremise de l’IIPV constituent donc un avantage mesurable pour les transporteurs, si l’IIPV permet de réduire de façon significative les frais administratifs imposés aux transporteurs.

⁴ Le taux de salaire horaire est fondé sur le tableau CANSIM n° 282-0070 de Statistique Canada et comprend 25 % de coûts indirects.

Identification and description of costs and benefits for the CBSA and the Government of Canada

Government cost estimates of CAD 46.06 million comprise mainly the development and maintenance of an IT system capable of receiving API data from the commercial air carriers, querying various databases and issuing “board” and “no-board” messages to the air carriers interactively. The IT system will need to receive and process PNR data more frequently at the intervals prescribed by the regulatory amendments. Resources will also be required for various policy and program areas to support targeting activities, handle policy and program queries from the air carriers, evaluate performance of the initiative and monitor client compliance.

The implementation of IAPI is expected to increase the CBSA’s ability to identify prescribed persons or improperly documented travellers prior to their departure for Canada, and to facilitate the examination of all arrivals for entry into Canada.

It should be noted that there are data limitations on estimating the amount of resources expended on inadmissible cases at secondary examination at airports. Thus, for the CBA analysis, a conservative approach was taken; however, it should be recognized that in doing so, the analysis understates the potential benefits of this proposal.

Owing to data limitations, only part of the CBSA savings that will be achieved as a result of fewer inadmissible travellers to be processed at the airports can be monetized and estimated. The value of this benefit is therefore conservatively estimated at a total of CAD 2.20 million in present value or CAD 0.31 million in annualized value.

The understated benefits resulting from the IAPI initiative that can be monetized are relatively small compared to the total costs associated with the initiative. Based on the estimated human resource costs of CAD 169.43 to the CBSA for processing an inadmissible traveller at an airport of entry, the estimated costs avoided due to a portion of inadmissible travellers being prevented from boarding a plane bound for Canada are estimated to be CAD 2.20 million over the first 10 years.

Détermination et description des coûts et des avantages pour l’ASFC et le gouvernement du Canada

Les estimations de coût du gouvernement de 46,06 millions de dollars canadiens comportent principalement l’élaboration et l’entretien d’un système de TI capable de recevoir les données IPV des transporteurs aériens commerciaux, d’effectuer des recherches dans diverses bases de données et de transmettre de façon interactive aux transporteurs aériens des messages d’embarquement autorisé/non autorisé. Le système de TI devra également pouvoir recevoir et traiter des renseignements DP plus fréquemment selon les intervalles établis par les modifications réglementaires. Des ressources seront également nécessaires pour les divers secteurs de politiques et de programmes pour soutenir les activités de ciblage, traiter les demandes de renseignements sur les politiques et les programmes provenant des transporteurs aériens, évaluer le rendement de l’initiative et surveiller la conformité des clients.

La mise en œuvre de l’IPV devrait renforcer la capacité de l’ASFC d’identifier les voyageurs qui sont susceptibles d’être visés par le Règlement ou qui n’ont pas les documents requis avant leur départ pour le Canada et favoriser l’examen au Canada de tous les voyageurs.

Il importe de mentionner que les données sont limitées pour estimer les ressources affectées aux cas d’inadmissibilité dans le cadre des examens secondaires dans les aéroports. Par conséquent, une approche prudente pour l’ACA a été adoptée, mais il faut savoir que cela entraîne une sous-estimation des avantages potentiels de la proposition.

En raison des limites des données, seulement une partie des économies que réalisera l’ASFC en raison du nombre moins élevé de voyageurs inadmissibles à traiter dans les aéroports peuvent être monétisées et estimées. Donc de façon prudente, la valeur de cet avantage s’élève à un total de 2,20 millions de dollars canadiens en valeur actualisée ou de 0,31 million de dollars canadiens en valeur annualisée.

Les avantages découlant de l’initiative de l’IPV pouvant être monétisés sont relativement faibles comparativement au total des coûts associés à l’initiative. Selon l’estimation des coûts en ressources humaines de 169,43 \$ CAN que doit engager l’ASFC pour traiter un voyageur inadmissible à un aéroport d’entrée, les coûts évités en raison du fait qu’une partie des voyageurs inadmissibles sont empêchés de monter à bord d’un avion à destination du Canada sont estimés à 2,20 millions de dollars canadiens pendant les 10 premières années.

However, it should also be noted that it can be quite costly to remove inadmissible persons after they have gained entry to Canada (i.e. travellers who are inadmissible, but escape detection upon arrival at a PoE, and are therefore permitted to enter Canada). Removal costs generally range between CAD 1,500 and CAD 15,000 per person, but can cost as much as CAD 300,000 in certain circumstances (i.e. for a removal necessitating a chartered flight and accompaniment by a CBSA officer). While the vast majority of inadmissible travellers are likely to be interdicted upon arrival at a PoE, there are cases where inadmissible travellers nevertheless gain entry to Canada; there are potential savings to the GoC where the IAPI initiative prevents these travellers from arriving in Canada in the first place.

Increased transportation and national security, immigration program integrity and compliance, as well as strengthened public safety, are the major benefits of the proposed regulatory amendments, but are not easily monetized because of the lack of available data and valid methodology.

Benefits and costs

Based on costs and benefits that can be monetized, the present value of the net cost of the proposed regulatory amendments has been estimated at CAD 72.89 million (CAD 10.38 million, annualized). Please note that this benefit does not include the benefit associated with the cost savings of prevented inadmissible arrivals estimated at CAD 1.8 million (annualized average) each year. These benefits are outlined in the cost accounting statement accompanying the electronic travel authorization regulatory amendments, published in the *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations* (<http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2015/2015-04-22/html/sor-dors77-eng.php>) [SOR/2015-77 – April 1, 2015].

The following table presents the costs and benefits of the regulatory amendments that result from the implementation of the IAPI initiative. The coming-into-force date of the regulations is assumed to be FY2015–2016, upon registration. The additional pushes of PNR data that will be required upon the coming into force of the pre-departure PNR requirements are assumed, for the purposes of this exercise, to begin one year after the other proposed regulatory amendments.

Cependant, il importe également de mentionner qu'il peut être relativement coûteux de renvoyer une personne inadmissible étant entrée au Canada (par exemple voyageurs inadmissibles qui ne sont pas détectés à leur arrivée à un PDE et qui sont donc permis d'entrer au Canada). Les coûts de renvoi sont habituellement de 1 500 \$ CAN à 15 000 \$ CAN par personne, mais peuvent atteindre 300 000 \$ CAN dans certains cas (par exemple pour un renvoi nécessitant un vol nolisé et une escorte par un agent de l'ASFC). Tandis que la vaste majorité des voyageurs inadmissibles sont susceptibles d'être interceptés à leur arrivée à un PDE, il existe des cas où les voyageurs inadmissibles réussissent tout de même à entrer au Canada; le gouvernement du Canada pourrait réaliser des économies si l'initiative de l'IIPV empêche ces voyageurs d'arriver au Canada.

L'amélioration de la sécurité des transports et de la sécurité nationale, de l'intégrité du programme d'immigration et de la conformité ainsi que le renforcement de la sécurité publique sont les avantages majeurs des modifications réglementaires proposées; cependant, il n'est pas facile de quantifier monétairement ces avantages en raison du manque de données accessibles et de l'absence d'une méthode valide.

Coûts et avantages

À la lumière des coûts et des avantages qui peuvent être quantifiés monétairement, la valeur actualisée du coût net des modifications réglementaires proposées est estimée à 72,89 millions de dollars canadiens (10,38 millions de dollars canadiens en valeur annualisée). Veuillez prendre note que ces avantages ne tiennent pas compte des avantages liés à la réduction des coûts des arrivées évitées de personnes inadmissibles, qui sont estimés à 1,8 million de dollars canadiens (moyenne annualisée) par année. Ces avantages sont énoncés dans le relevé comptable des coûts qui accompagne les modifications réglementaires liées à l'autorisation de voyage électronique publiées dans le *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (<http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2015/2015-04-22/html/sor-dors77-fra.php>) [DORS/2015-77 – 1^{er} avril 2015].

Le tableau qui suit présente les coûts et les avantages qui découleront de la mise en œuvre de l'initiative de l'IIPV à la suite des modifications réglementaires. La date d'entrée en vigueur des règlements sera l'exercice financier de 2015-2016, au moment de l'enregistrement. Les communications supplémentaires de renseignements DP qui seront requis à la suite de la mise en œuvre des exigences de données du DP avant le départ devraient commencer, aux fins du présent exercice, un an après l'entrée en vigueur des autres modifications réglementaires proposées.

Present values (PVs) and annualized values were calculated based on a discount rate of 7% over a 10-year period from FY2015–2016 to FY2024–2025.

Les valeurs actualisées (VA) et les valeurs annualisées ont été calculées selon un taux d'actualisation de 7 % sur une période de 10 ans, allant de l'exercice financier de 2015-2016 à celui de 2024-2025.

Table 1: Cost-benefit statement (2012 constant Canadian dollars)

Costs and benefits	Base Year 2015–2016	Year Five 2019–2020	Final Year 2024–2025	PV Total	Annualized Average	
A. Monetized impacts						
<i>Costs</i>						
<i>Government</i>						
Salary	8,052,000	2,590,000	2,590,000	24,601,000	3,503,000	
Operating and maintenance (O and M)	8,369,000	622,000	622,000	13,341,000	1,899,000	
Employee benefit plan	1,610,000	518,000	518,000	4,920,000	701,000	
Accommodation	1,047,000	337,000	337,000	3,198,000	455,000	
<i>Government subtotal</i>	19,078,000	4,067,000	4,067,000	46,060,000	6,558,000	
<i>Commercial air carriers</i>						
IT system updates	7,368,000	0	0	7,368,000	1,049,000	
Transmission	224,000	3,114,000	3,610,000	19,732,000	2,809,000	
Training	1,685,000	0	0	1,685,000	240,000	
Handling no-boards	1,000	37,000	43,000	245,000	35,000	
<i>Air carriers subtotal</i>	9,278,000	3,151,000	3,653,000	29,030,000	4,133,000	
Total costs	28,356,000	7,218,000	7,720,000	75,090,000	10,691,000	
<i>Benefits</i>						
<i>Government</i>						
Prevented inadmissible arrivals	26,000	351,000	407,000	2,202,000	314,000	
Total benefits	26,000	351,000	407,000	2,202,000	314,000	
				Net cost	72,888,000	10,377,000
B. Qualitative impacts						
<i>Benefits</i>						
<i>Canadian public</i>	<p>Increased national security and public safety</p> <ul style="list-style-type: none"> Lower national security risk by reducing the probability of individuals known to present admissibility concerns from arriving at PoE via the air mode and instigating terror attacks or conducting illicit activities on Canadian soil. (Increased security for commercial air carriers could potentially increase risk in other modes of transport, thereby offsetting a portion of the national security benefit.) <p>Facilitation of admissible travellers</p> <ul style="list-style-type: none"> Identifying and preventing known inadmissible and improperly documented travellers from boarding flights to Canada and identifying travellers who may present admissibility concerns before arrival inland allows for more efficient primary and secondary processing at the ports of entry. 					

B. Qualitative impacts	
<i>Government</i>	<p>Facilitation of IRCC's electronic travel authorization (eTA) initiative for air carriers</p> <ul style="list-style-type: none"> The IAPI system capability to issue an automated "board/no-board" message to commercial air carriers will serve to enforce IRCC's eTA requirement by ensuring that only eTA-required travellers holding a valid authorization will be able to fly to Canada. <p>Better allocation of resources by the CBSA due to fewer improperly documented or prescribed persons arriving at PoEs requiring fewer detentions/removals</p> <ul style="list-style-type: none"> The arrival of fewer individuals known to be improperly documented or prescribed at ports of entry will allow CBSA officers to focus efforts on screening travellers who pose an unknown level of risk.
<i>Benefits</i>	
<i>Commercial air carriers</i>	<p>Reduced exposure to costs and penalties for transporting passengers who would be known to be improperly documented or prescribed persons upon arrival</p> <p>Air carriers will be provided information (via "board/no-board" messages) prior to passenger boarding to help them to reduce the probability of carrying passengers to Canada who are prescribed or lack the prescribed travel documents.</p>

Tableau 1 : Énoncé des coûts-avantages (en dollars canadiens constants de 2012)

Coûts et avantages	Année de référence 2015-2016	Année cinq 2019-2020	Année finale 2024-2025	Total des VA	Moyenne annualisée
A. Impacts monétisés					
<i>Coûts</i>					
<i>Gouvernement</i>					
Salaire	8 052 000	2 590 000	2 590 000	24 601 000	3 503 000
Fonctionnement et entretien (F et E)	8 369 000	622 000	622 000	13 341 000	1 899 000
Régime d'avantages sociaux des employés	1 610 000	518 000	518 000	4 920 000	701 000
Locaux	1 047 000	337 000	337 000	3 198 000	455 000
<i>Total partiel du gouvernement</i>	19 078 000	4 067 000	4 067 000	46 060 000	6 558 000
<i>Transporteurs aériens commerciaux</i>					
Mises à jour des systèmes de TI	7 368 000	0	0	7 368 000	1 049 000
Transmission	224 000	3 114 000	3 610 000	19 732 000	2 809 000
Formation	1 685 000	0	0	1 685 000	240 000
Traitement des interdictions de monter à bord	1 000	37 000	43 000	245 000	35 000
<i>Total partiel des transporteurs aériens</i>	9 278 000	3 151 000	3 653 000	29 030 000	4 133 000
Total des coûts	28 356 000	7 218 000	7 720 000	75 090 000	10 691 000
<i>Avantages</i>					
<i>Gouvernement</i>					
Empêcher l'arrivée des personnes inadmissibles	26 000	351 000	407 000	2 202 000	314 000
Total des avantages	26 000	351 000	407 000	2 202 000	314 000
			Coût net	72 888 000	10 377 000

B. Impacts qualitatifs	
<i>Avantages</i>	
<i>Population canadienne</i>	<p>Sécurité nationale et publique accrue</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risques plus faibles pour la sécurité nationale en raison de la diminution de la probabilité que des personnes considérées comme présentant des préoccupations liées à l'admissibilité arrivent à des PDE par transport aérien et mènent des attaques terroristes ou des activités illicites en sol canadien. (La sécurité accrue pour les transporteurs aériens commerciaux pourrait accroître le risque pour d'autres moyens de transport, éliminant ainsi une partie des avantages pour la sécurité nationale.) <p>Facilitation de l'entrée pour les voyageurs admissibles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le fait d'identifier les voyageurs inadmissibles et ne possédant pas les documents adéquats et de les empêcher de monter à bord de vols à destination du Canada et d'identifier les voyageurs qui pourraient présenter des préoccupations liées à l'admissibilité avant leur arrivée au pays permet un traitement primaire et secondaire plus efficace aux points d'entrée.
<i>Gouvernement</i>	<p>Mise en œuvre de l'initiative de l'autorisation de voyage électronique (AVE) d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC) pour les transporteurs aériens</p> <ul style="list-style-type: none"> • La capacité du système IIPV de transmettre un message automatisé d'embarquement autorisé/non autorisé aux transporteurs aériens commerciaux permettra de satisfaire à l'exigence relative à l'AVE d'IRCC en veillant à ce que seuls les voyageurs ayant besoin d'une AVE et détenant une autorisation valide puissent monter à bord d'un vol à destination du Canada. <p>Meilleure affectation des ressources par l'ASFC en raison de la diminution du nombre de voyageurs non munis des documents voulus ou de personnes visées par règlement arrivant aux PDE, ce qui exige moins de détentions/renvois</p> <ul style="list-style-type: none"> • La diminution du nombre de personnes considérées comme des voyageurs non munis des documents voulus ou des personnes visées par règlement arrivant aux bureaux d'entrée permettra aux agents de l'ASFC de s'occuper seulement du contrôle des voyageurs dont le niveau de risque est inconnu.
<i>Transporteurs aériens commerciaux</i>	<p>Diminution du risque d'être visés par des coûts et des sanctions pour avoir transporté des passagers considérés comme des voyageurs non munis des documents voulus ou des personnes visées par règlement à leur arrivée</p> <p>Les transporteurs aériens recevront de l'information (par l'entremise des messages d'embarquement autorisé/non autorisé) avant que les passagers montent à bord afin de diminuer la probabilité qu'ils transportent à destination du Canada des passagers qui sont visés par règlement ou qui n'ont pas les documents de voyage nécessaires.</p>

Distributional impacts

Stakeholder groups

Commercial air carriers have been identified as the main private sector stakeholder group impacted by the regulatory amendments for the IAPI initiative, as they are responsible for complying with these regulatory requirements. The majority of these stakeholders already comply with the regulatory requirements of the CBSA's API/PNR program, as well as with similar requirements imposed by other countries.

As for individual travellers, suspected high-risk travellers and those known to the CBSA as persons subject to active lookouts, or past enforcement actions, will receive more scrutiny prior to boarding and may be compelled to alter their travel plans. Legitimate travellers are not likely to be

Répartition des impacts

Groupes d'intervenants

Les transporteurs aériens commerciaux ont été déterminés comme étant le groupe principal d'intervenants du secteur privé touché par les modifications réglementaires à l'initiative de l'IIPV, car il leur incombe de satisfaire à ces nouvelles exigences réglementaires. La majorité de ces intervenants respectent déjà les exigences réglementaires du programme IPV/DP de l'ASFC et d'autres exigences semblables imposées par d'autres pays.

En ce qui a trait aux voyageurs, ceux soupçonnés de présenter un risque élevé et ceux considérés par l'ASFC comme des personnes faisant l'objet d'un avis de surveillance actif ou ayant déjà été visés par des mesures d'exécution de la loi feront l'objet d'un examen plus approfondi

adversely affected by these requirements, and may perceive a greater benefit in travelling by air to Canada with improved screening practices in place.

For the purposes of this analysis, the scope of affected businesses was limited to those international commercial carriers currently participating in the API/PNR program that are certified to operate in Canada, and that have offices with addresses in Canada (those that operate in Canada). The numbers of such businesses meeting these criteria have been estimated as follows:

- 71 medium/large⁵ commercial air carriers; and
- three small commercial air carriers (small businesses).

Business size

Distributional impacts of costs to the carrier increase according to air carrier size, in that larger carriers tend to

- use their own or a third party's "direct-connect" type⁶ of data transmission method, which translates to higher system update and maintenance costs;
- send more transmissions because of higher traveller volume, which translates to higher total costs for transmission;
- have more employees, which translates to higher total costs for training; and
- have proportionally more passengers for whom a "no-board" message could potentially be issued, which would in turn translate to higher total customer service costs to deal with these passengers.

It is worth noting that with respect to the distribution of total burden on the industry (as opposed to impacts on a carrier's revenue presented above), medium/large air carriers will have a large share of the burden due to the

⁵ A medium/large air carrier is has been defined as an air carrier with 100 or more employees or over CAD 5,000,000 in annual gross revenues.

⁶ Direct Connect is a border declaration system that provides clients with a direct connection to the CBSA. This communication method requires an initial investment of \$25,000 (+/- \$5,000) to set up and \$6,000 (+/- \$2,000) in annual maintenance fees.

avant de monter à bord et pourraient avoir à modifier leurs plans de voyage. Les voyageurs légitimes ne sont pas susceptibles d'être touchés négativement par ces exigences et pourraient même trouver qu'il est plus avantageux de se rendre au Canada par avion en raison des pratiques de contrôle améliorées en place.

Aux fins de la présente analyse, la portée des entreprises touchées a été limitée aux transporteurs aériens commerciaux internationaux qui participent présentement dans le programme actuel IPV/DP dont l'exploitation est certifiée au Canada et qui ont des bureaux dont l'adresse est au Canada (exploitants au Canada). Voici l'estimation du nombre d'entreprises qui respectent ces critères :

- 71 transporteurs aériens commerciaux de taille moyenne/grande taille⁵;
- trois transporteurs aériens commerciaux de petite taille (petites entreprises).

Taille des entreprises

La répartition des impacts découlant des coûts imposés aux transporteurs augmente en fonction de la taille du transporteur aérien, c'est-à-dire que les transporteurs aériens de grande taille sont susceptibles :

- d'utiliser leur propre méthode de transmission de données de type « connexion directe⁶ » ou celle d'un tiers, ce qui entraînera des coûts plus élevés de mise à jour et d'entretien du système;
- d'envoyer davantage de transmissions en raison d'un plus grand volume de voyageurs, ce qui augmentera le total des coûts de transmission;
- de compter davantage d'employés, ce qui augmentera le total des coûts de formation;
- de compter sur un nombre proportionnellement plus élevé de passagers pour lesquels un message d'embarquement non autorisé pourrait être transmis, ce qui augmenterait le total des coûts du service à la clientèle pour traiter ces passagers.

Il importe de mentionner que, en ce qui concerne la répartition du fardeau total de l'industrie (comparativement aux impacts sur le revenu des transporteurs présentés ci-dessus), les transporteurs de taille moyenne/grande taille

⁵ Un transporteur aérien de taille moyenne/grande taille est un transporteur aérien comptant 100 employés ou plus ou ayant des revenus bruts annuels de plus de 5 millions de dollars canadiens.

⁶ Connexion directe est un système de déclaration douanière qui offre aux clients un lien direct avec l'ASFC. Cette méthode de communication nécessite un investissement initial de 25 000 \$ (+/- 5 000 \$) pour la mise en œuvre et de 6 000 \$ (+/- 2 000 \$) pour les frais d'entretien annuels.

proportionate number of carriers in the medium/large category.

The average total costs (present value) have been estimated at CAD 439,500 (or CAD 62,600 annualized) per medium/large air carrier and CAD 26,400 (or CAD 3,800 annualized) per small air carrier.

While they were not included in the cost-benefit calculations for this proposal, the CBSA recognizes that some commercial carriers, that have not been participating as required in the API/PNR program to date, are presumed to be reporting the arrival of persons and goods through the CBSA Telephone Reporting Center as per procedures designated for applicable private/corporate or business aircraft.

It should be noted that these remaining small commercial carriers (e.g. charterers) and the general aviation community combined represent less than 1% of the total air traveller population to Canada. Furthermore, it is worth noting that the majority of these carriers are based in Canada or the United States and, while not reporting to the CBSA's API/PNR program currently, carriers operating U.S.-Canada trans-border flights and/or flying over U.S. airspace engage with the United States Customs and Border Protection (USCBP) by providing pre-arrival flight data. As this information is risk-assessed through the U.S. Secure Flight Program, the small population of travellers transported to Canada by these carriers is considered to represent a minimal risk.

The CBSA's Small Commercial Carrier Action Plan seeks to expand the number of commercial air carriers registered with the API/PNR program to include all air carriers in possession of a Canadian Transportation Agency (CTA) licence that are currently operating in Canada, and that plan to operate internationally. This action plan also aims to encourage existing API/PNR clients that have only one transmission method to set up an alternate method prior to IAPI implementation.

The CBSA will continue efforts such as these to encourage comprehensive participation in the API/PNR program, including the participation of all international passenger and/or cargo conveyances (crew data), as well as those carriers with existing code-sharing agreements in current

assumeront une plus grande part du fardeau en raison du nombre proportionnel de transporteurs dans la catégorie des transporteurs de taille moyenne/grande taille.

Il est estimé que le total des coûts moyens (en valeur actualisée) est de 439 500 \$ CAN (ou 62 600 \$ CAN en valeur annualisée) par transporteur aérien de taille moyenne/grande taille et de 26 400 \$ CAN (ou 3 800 \$ CAN en valeur annualisée) par transporteur aérien de petite taille.

Tandis que cela n'a pas été inclus dans le calcul des coûts et des avantages pour la présente proposition, l'ASFC reconnaît que certains transporteurs commerciaux qui n'ont pas participé jusqu'à maintenant au programme IPV/DP comme cela était exigé déclarent probablement l'arrivée de personnes et de biens au Centre de déclaration par téléphone, conformément aux procédures établies pour les aéronefs privés/d'affaires applicables.

Il importe de mentionner que ces transporteurs commerciaux de petite taille (par exemple les affrêteurs) et la communauté de l'aviation générale transportent moins de 1 % de la population de passagers aériens à destination du Canada. Il importe également de mentionner que la majorité de ces transporteurs sont établis au Canada ou aux États-Unis et que, même s'ils ne font pas de déclarations à l'heure actuelle par l'entremise du programme IPV/DP de l'ASFC, les transporteurs offrant des vols transfrontaliers entre les États-Unis et le Canada ou volant dans l'espace aérien des États-Unis doivent communiquer avec le United States Customs and Border Protection (USCBP) des États-Unis et lui fournir les données de vol avant l'arrivée. Comme ces renseignements font l'objet d'une évaluation du risque dans le cadre du Secure Flight Program des États-Unis, la population restreinte de voyageurs introduits au Canada par ces transporteurs présente un risque minime.

Le plan d'action relatif aux petits transporteurs commerciaux de l'ASFC a pour objet d'accroître le nombre de transporteurs aériens commerciaux inscrits au programme IPV/DP afin d'y inclure tous les transporteurs aériens titulaires d'un permis de l'Office des transports du Canada (OTC) qui opèrent actuellement au Canada et qui prévoient opérer à l'international. Le plan d'action vise également à encourager les clients existants du programme IPV/DP qui ont seulement une méthode de transmission à établir une autre méthode avant la mise en œuvre de l'IIPV.

L'ASFC continuera à déployer des efforts comme ceux-là pour encourager une vaste participation au programme IPV/DP, notamment de la part des transporteurs de passagers et/ou de marchandises internationaux (données sur l'équipage) et de ceux ayant conclu des accords de

API/PNR programs. Full implementation of IAPI functionality will also continue to be encouraged. The CBSA recognizes that it is important to ensure consistency and fairness across the Canadian aviation industry.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies to this proposal, and the related administrative costs imposed by these amendments are considered an “IN” under this Rule. The CBSA consulted commercial air carriers with a questionnaire sent to 43 individuals that are part of the 29 air carrier working group members in order to solicit information to assist with monetizing the administrative impacts that the proposed regulatory amendments would have on Canadian businesses. The response rate to the questionnaire was low (eight respondents) and no additional comments regarding administrative burden assumptions were received during the prepublication period. The annualized average administrative costs for the IRPR amendments have been estimated at CAD 224,311, resulting in an annualized average administrative cost per business of approximately CAD 3,031. The annualized average administrative costs of the PICR amendments are estimated to be CAD 2,293,297, and therefore, result in approximately CAD 30,991 annualized average administrative cost per business. The overall annualized average administrative costs of all amendments are estimated to be CAD 2,517,608 and approximately CAD 34,022 per business. There is no administrative burden imposed with amendments to either the PPIR or the DPCR.

The administrative burden for each stakeholder type and each proposed regulatory requirement was based on the internationally recognized Standard Cost Model⁷ and was used to quantify and monetize the direct administrative costs associated with the regulations. Administrative activities that are required for compliance with the regulations have been identified and their costs estimated for this purpose.

The administrative activities considered to impose an increased burden for air carriers, and which were included in the calculations for this regulatory proposal, are as follows:

1. training of airline employees to familiarize those who are affected by the operational changes with the information obligations and submission procedures;

⁷ For more details about the Standard Cost Model, please refer to <http://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/34227698.pdf>.

partage de codes dans le cadre des programmes IPV/DP actuels. L'ASFC continuera également de favoriser la mise en œuvre complète des fonctions de l'IIPV. L'ASFC reconnaît qu'il est important d'assurer une uniformité et une équité au sein de l'industrie de l'aviation canadienne.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique à la présente proposition, et les coûts administratifs connexes découlant des modifications sont considérés comme une « ENTRÉE » en vertu de cette règle. L'ASFC a demandé aux transporteurs aériens commerciaux de répondre à un questionnaire envoyé à 43 personnes faisant partie des 29 membres du Groupe de travail de l'industrie du transport aérien afin de recueillir des renseignements qui pourraient être utilisés pour quantifier monétairement les répercussions administratives que les modifications réglementaires proposées auraient sur les entreprises canadiennes. Le taux de participation était bas (huit répondants), et aucun autre commentaire n'a été formulé sur les hypothèses du fardeau administratif au cours de la période de publication préalable. Les coûts administratifs annualisés moyens des modifications au RIPR sont estimés à 224 311 \$ CAN, ce qui donne un coût administratif moyen annualisé par entreprise d'environ 3 031 \$ CAN. Les coûts administratifs annualisés moyens des modifications au RRRP sont estimés à 2 293 297 \$ CAN, ce qui donne un coût administratif moyen annualisé par entreprise d'environ 30 991 \$ CAN. Le total des coûts administratifs annualisés moyens de toutes les modifications est estimé à 2 517 608 \$ CAN et à environ 34 022 \$ CAN par entreprise. Aucun fardeau administratif n'est causé par la mise en œuvre du RPRRP et du RDD.

Le fardeau administratif pour chaque type d'intervenant et chacune des exigences réglementaires proposées est fondé sur le modèle des coûts standard⁷, qui est reconnu à l'échelle internationale; il a été utilisé pour quantifier et monétiser les coûts administratifs directs associés aux règlements. À cette fin, les activités administratives nécessaires pour respecter ces règlements ont été relevées et leurs coûts, estimés.

Voici les activités administratives qui devraient imposer un fardeau accru aux transporteurs aériens et qui étaient incluses dans le calcul de la présente proposition réglementaire :

1. formation des employés des entreprises aériennes concernés par les changements opérationnels pour qu'ils connaissent les obligations en matière d'information et les procédures de déclaration;

⁷ Pour obtenir de plus amples renseignements sur le modèle des coûts standard, veuillez consulter l'adresse suivante : <http://www.oecd.org/gov/regulatorypolicy/34227698.pdf>.

2. increased transmission of the required information to the CBSA (including most costly interactive API, more frequent PNR pushes, and the new close-out messages); and
3. handling of passengers who have been issued a “no-board” message. This may include costs associated with providing advice and direction to affected passengers (travellers will be referred to the IRCC Web site for issues specific to the validity of their travel documents), as well as submitting information and communicating with the CBSA to verify messaging and to resolve any associated technical issues.

For each activity, four cost parameters were factored in:

1. Price — the wage cost plus overhead or the price associated with the activity;
2. Time — the amount of time required to complete the activity;
3. Frequency — the number of times that the activity must be completed each year; and
4. Population — the number of affected businesses.

2. hausse du nombre de transmissions de renseignements requis à l’ASFC (y compris l’IPV plus coûteuse, la communication plus fréquente de renseignements DP et les nouveaux messages de fermeture);
3. traitement de passagers qui sont visés par un message d’embarquement non autorisé. Cela peut comprendre des coûts liés à l’offre de conseils et de directives aux passagers touchés (voyageurs renvoyés au site Web d’IRCC pour les questions liées à la validité de leurs documents de voyage), et à l’entrée d’information et à la communication avec l’ASFC pour vérifier les messages et résoudre tout problème technique connexe.

Pour chacune des activités, on a tenu compte des quatre paramètres de coûts suivants :

1. Prix – le coût salarial plus les coûts indirects ou le prix associé à l’activité;
2. Durée – le temps requis pour achever l’activité;
3. Fréquence – le nombre de fois que l’activité doit être menée chaque année;
4. Population – le nombre d’entreprises touchées.

Parameter values used in calculation

Activity	Price (2012 constant dollar)	Time (hours)	Frequency	Population
Training	CAD 22.46/hr	1 014 [1]	1 [2]	74
Transmission of API (3rd Party MQ) [3]	CAD 0.07/transmission		421 609 [4]	53
Transmission of PNR (3rd Party MQ) [3]	CAD 0.06/transmission		374 176 [5]	53
Transmission of PNR (non-MQ)	CAD 0.06/transmission		886 [5]	14
Transmission of close-out (3rd Party MQ) [3]	CAD 0.01/transmission		421 609 [4]	53
Transmission of close-out (non-MQ)	CAD 0.01/transmission		1 194 [4]	16
Handling passenger	CAD 22.46/hr	1	20 [4]	74
Notes				
[1] Four hours per staff member and 264 staff members per medium/large carrier and three staff members per small carrier				
[2] One-off upfront cost				
[3] The CBSA assumes that the five medium/large airlines with a system directly connected to the CBSA would carry no additional transaction costs to transmit API/PNR/close-out messages via MQ				
[4] Ongoing, projected 2015–2016 number, growing at 3% annually				
[5] Ongoing, projected 2016–2017 number, growing at 3% annually				

Valeurs des paramètres utilisés dans le calcul

Activité	Prix (en dollars constants de 2012)	Durée (en heures)	Fréquence	Population
Formation	22,46 \$ CAN/h	1014 [1]	1 [2]	74
Transmission des données IPV (MQ de tiers) [3]	0,07 \$ CAN/transmission		421 609 [4]	53
Transmission des renseignements DP (MQ de tiers) [3]	0,06 \$ CAN/transmission		374 176 [5]	53
Transmission des renseignements DP (autre que MQ)	0,06 \$ CAN/transmission		886 [5]	14
Transmission des messages de fermeture (MQ de tiers) [3]	0,01 \$ CAN/transmission		421 609 [4]	53
Transmission des messages de fermeture (autre que MQ)	0,01 \$ CAN/transmission		1 194 [4]	16
Traitement des passagers	22,46 \$ CAN/h	1	20 [4]	74
Remarques [1] Au total, quatre heures par membre du personnel et 264 membres du personnel par transporteur de taille moyenne/grande taille et trois membres du personnel par transporteur de petite taille [2] Coût initial unique [3] L'ASFC présume que cinq transporteurs aériens de taille moyenne/grande taille possédant un système directement lié à l'ASFC n'engageraient aucun coût supplémentaire pour la transmission de données IPV/DP/messages de fermeture par l'entremise du MQ [4] Continu, nombre prévu pour 2015-2016, avec une croissance annuelle de 3 % [5] Continu, nombre prévu pour 2016-2017, avec une croissance annuelle de 3 %				

These elements are combined in the following basic formula:

Cost per activity = price × time × frequency × population

Based on the “One-for-One” Rule methodology (i.e. using a 10-year time horizon from FY2015–2016 to FY2024–2025, constant 2012 dollars, a 7% discount rate, and the present value base year of 2012), it has been estimated that the total annualized average administrative costs imposed by the introduction of the proposed regulatory amendments will be approximately CAD 2,517,608, resulting in an annualized average administrative cost per business of approximately CAD 34,022.

The expected increase in administrative costs will stem mainly from a one-time cost to train front-line employees and to update training material on the new process imposed by the regulations. As well, costs have been associated with more frequent data transmittals (e.g. for API, PNR, and the close-out message).

Based on the information above, the regulatory amendments are considered an “IN” under the Rule. An “IN” is a

Ces éléments sont combinés dans la formule de base suivante :

Coût par activité = prix × durée × fréquence × population

Selon la méthode de la règle du « un pour un » (c'est-à-dire l'utilisation d'une période de 10 ans, de l'exercice financier 2015-2016 à celui de 2024-2025; en dollars constants de 2012; à un taux d'actualisation de 7 %; et selon la valeur actualisée de l'année de référence 2012), le total des coûts administratifs moyens annualisés entraînés par la mise en œuvre des modifications réglementaires proposées a été estimé à environ 2 517 608 \$ CAN, représentant un coût administratif moyen annualisé par entreprise d'environ 34 022 \$ CAN.

L'augmentation prévue des coûts administratifs découlera principalement d'un coût initial unique pour la formation des employés de première ligne et la mise à jour du matériel didactique sur le nouveau processus imposé par les règlements. Par ailleurs, les coûts ont été également entraînés par de plus fréquentes transmissions de données (par exemple les données IPV et DP et le message de fermeture).

À la lumière de ce qui précède, les modifications réglementaires sont considérées comme une « ENTRÉE » en

monetized increase in administrative burden costs from the revision of existing regulations.

Small business lens

The CBSA recognizes that Canadian small businesses will be impacted by the new requirements. The average total costs (present value) per small business have been estimated at CAD 26,380 (or CAD 3,760, annualized).

Determination of population

A small business is defined by the TBS, thus for the purposes of this analysis, as any business, whether incorporated or not, with under 100 employees or between \$30,000 and \$5 million in annual revenues. Because revenue data was not readily available for all commercial air carriers considered under these regulatory amendments, the number of employees was most often used to define small businesses in the cost-benefit analysis, as well as for the purposes of the small business lens. Where information pertaining to both revenue and the number of employees was available, revenue took precedence over the number of employees for determining business size.

For the purposes of the cost-benefit analysis and the small business lens, all those commercial air carriers currently participating in the API/PNR program were included in calculations to monetize the costs and assess the benefits of IAPI requirements. Of those approximately 200 carriers, three were determined to be small businesses operating in Canada, according to the small business lens.

Both direct compliance and administrative costs associated with the regulations have been calculated for the small business lens. The compliance activities included in the calculations are the upfront costs relating to the updating, testing and certification of air carrier IT systems so they have the capability to meet their information obligations. The administrative activities are the same as those listed in the “One-for-One’ Rule” section above. The compliance and administrative costs were calculated for the three small businesses identified for this regulatory proposal using a 10-year time horizon, from FY2015–2016 to FY2024–2025, constant 2012 dollars, a 7% discount rate, and the present value base year of 2015–2016.

vertu de la règle. Une « ENTRÉE » est une augmentation monétisée des coûts liés au fardeau administratif entraînés par la modification des règlements existants.

Lentille des petites entreprises

L’ASFC est consciente du fait que les petites entreprises canadiennes seront touchées par les nouvelles exigences. Le total des coûts moyens (valeur actualisée) par petite entreprise a été estimé à 26 380 \$ CAN (ou 3 760 \$ CAN en valeur annualisée).

Détermination de la population

Aux fins de la présente analyse, la définition de petite entreprise du Secrétariat du Conseil du Trésor sera utilisée : toute entreprise, qu’elle soit ou non constituée en personne, qui compte moins de 100 employés ou qui réalise un chiffre d’affaires annuel compris entre 30 000 \$ et 5 millions de dollars. Étant donné que les données sur le revenu de l’ensemble des transporteurs aériens commerciaux visés par les présentes modifications réglementaires n’étaient pas facilement accessibles, le nombre d’employés pour définir les petites entreprises dans l’analyse coûts-avantages ainsi que pour la lentille des petites entreprises n’a pas été utilisé souvent. Quand des renseignements sur le revenu et le nombre d’employés étaient accessibles, les données sur le revenu l’emportaient sur le nombre d’employés pour déterminer la taille de l’entreprise.

Aux fins de l’analyse coûts-avantages et de la lentille des petites entreprises, tous les transporteurs aériens commerciaux participant actuellement au programme IPV/DP ont été inclus dans le calcul pour quantifier monétairement les coûts et évaluer les avantages de l’IPV. Parmi les quelque 200 transporteurs, trois ont été considérés comme des petites entreprises exploitées au Canada aux fins de la lentille des petites entreprises.

Les coûts directs de conformité et d’administration associés aux règlements ont été calculés pour la lentille des petites entreprises. Les activités de conformité incluses dans les calculs comprennent les coûts initiaux liés à la mise à jour, à la mise à l’essai et à l’homologation du système de TI des transporteurs aériens afin qu’ils aient la capacité de remplir leurs obligations en matière d’information. Les activités administratives sont les mêmes que celles énumérées dans la section « Règle du “un pour un” » ci-dessus. Les coûts de conformité et d’administration ont été calculés pour les trois petites entreprises relevées aux fins de la présente proposition réglementaire selon une période de 10 ans, de l’exercice financier de 2015-2016 à celui de 2024-2025, en dollars constants de 2012, à un taux d’actualisation de 7 % et selon la valeur actualisée de l’année de référence 2015-2016.

Small business consultation

The three small businesses within the scope of the small business lens identified for this regulatory proposal were provided with IAPI communiqués and informative materials, as well as access to the IAPI Web page. Each of the small businesses was invited to participate in webinars and in meetings where the provision of feedback was encouraged. One of the three small businesses participated in webinars hosted by the CBSA and provided feedback in the form of questions about the program. No major concerns were raised by these small businesses, but during the prepublication comment period, questions on the timelines for IAPI implementation and on how transmission methods may change and/or pose new challenges for small operators were raised. More details regarding the feedback obtained in the prepublication period are provided below in the Consultation section.

Summary of flexibility analysis

After careful consideration and analysis of options for reducing the burden on small businesses, the CBSA determined that it would not be advisable, from a risk management perspective, to provide regulatory flexibility to the small businesses identified under the IAPI regulatory proposal. A flexible option of requiring fewer pushes of passenger or reservation data for small businesses was quantified and compared to the initial option for this proposal; however, it was determined that this option could adversely impact immigration integrity, public safety and national security, and thus was not recommended.

Flexible option

The following flexible option was quantified and considered for this regulatory proposal: allowing small businesses to transmit PNR data elements once rather than requiring multiple pushes (up to four times and no later than 72 hours prior to departure).

Reverse onus

Allowing small businesses to send a passenger's PNR data elements once rather than requiring that they send all updates to said elements (up to four times) would fail to strengthen the CBSA's Air Passenger Targeting Program by reducing the frequency at which information is made

Consultation des petites entreprises

Les trois petites entreprises relevées dans le cadre de la lentille des petites entreprises établie pour cette proposition réglementaire ont reçu des communiqués et des documents d'information sur l'IIPV, et elles ont accès à la page Web de l'IIPV. Chacune des petites entreprises a été invitée à participer à des webinaires et à des réunions au cours desquels les participants étaient encouragés à fournir une rétroaction. L'une des trois petites entreprises a participé à des webinaires organisés par l'ASFC et a fourni une rétroaction sous forme de questions sur le programme. Aucune préoccupation majeure n'a été soulevée par ces petites entreprises. Toutefois, celles-ci ont soulevé, durant la période de commentaires précédant la publication, des questions sur l'échéancier de mise en œuvre de l'IIPV et sur le fait que les méthodes de transmission pourraient changer ou entraîner de nouvelles difficultés pour les petites entreprises. D'autres détails sur les commentaires soulevés sont fournis dans la partie « Consultation » ci-après.

Sommaire d'analyse de flexibilité réglementaire

Après avoir examiné et analysé attentivement les solutions pour diminuer le fardeau des petites entreprises, l'ASFC a déterminé qu'il ne serait pas conseillé, du point de vue de la gestion du risque, de fournir une flexibilité réglementaire aux petites entreprises relevées dans le cadre de la proposition réglementaire liée à l'IIPV. Une solution souple consistant à réduire pour les petites entreprises le nombre de communications de données sur les passagers ou les réservations a été quantifiée et comparée à la solution initiale de la présente proposition; par contre, il a été déterminé que cette solution pourrait avoir des répercussions négatives sur l'intégrité de l'immigration, la sécurité publique et nationale, et elle n'a donc été recommandée.

Solution souple

La solution souple suivante a été quantifiée et envisagée pour la présente proposition réglementaire : permettre aux petites entreprises de transmettre des éléments de renseignements DP une fois plutôt que de les obliger à effectuer des communications multiples (jusqu'à quatre fois, au plus tard 72 heures avant le départ).

Inversion de la charge

Permettre aux petites entreprises d'envoyer les éléments de renseignements DP une fois plutôt que de les obliger à envoyer l'ensemble des mises à jour des éléments (jusqu'à quatre fois) n'améliorerait pas l'efficacité du programme de ciblage des voyageurs aériens de l'ASFC en raison de la

available to targeting officers and reducing its timelines. Multiple pushes of PNR data elements beginning no later than 72 hours prior to departure will allow the CBSA targeting officers to determine, for example, whether a passenger travelling to Canada has attempted to obfuscate some aspect of his or her identity by changing a reservation multiple times. This behaviour has been shown to be consistent with attempts to conceal criminal activity or the identity of a traveller. Allowing a two-tiered system to be in place with regard to the submission of PNR data elements will therefore not strengthen the CBSA's targeting program or address a current gap in Canada's national security perimeter. As this flexible option was assessed to have the potential to adversely affect the security and/or safety of Canadians, it was not the recommended option for this regulatory proposal.

Flexibility within the initial option

Although a flexible regulatory option has not been made available to small businesses, the CBSA provides flexibility for all businesses through the implementation of the initial option (the amended regulations) by allowing various approved methods⁸ for the transmission of API and PNR elements. IAPI will leverage the multiple transmission methods already in place for the existing API/PNR program, including

- the Message Queue (MQ) / direct connection (API and PNR);
- the Secure email (API only); and
- the Internet API Gateway (IAG), which supports file upload (API and PNR) and interactive data entry (API).

Small business owners have the option of using interactive data entry or file upload through the IAG (a secure Web site that allows operating air carriers and/or service providers to transmit data to the CBSA via these methods), or using email to transmit data to the CBSA secure email address. These alternative options introduce no new direct costs for businesses that already have Internet access, and may be considered more user-friendly than the Message Queue (MQ) Network.

⁸ See the CBSA Web site for approved service providers: http://www.cbsa-asfc.gc.ca/security-securite/api_ipv_provfour-eng.html.

diminution de l'actualité des renseignements accessibles aux agents de ciblage et de la fréquence à laquelle ces derniers reçoivent ces renseignements. De multiples communications d'éléments de renseignements DP commençant au plus tard 72 heures avant le départ permettront aux agents de ciblage de l'ASFC de déterminer, notamment, si un passager se rendant au Canada a tenté de cacher certains aspects de son identité en changeant sa réservation plusieurs fois. Ce comportement est affiché par les voyageurs tentant de dissimuler leurs activités criminelles ou leur identité. Par conséquent, si l'ASFC permettait la mise en œuvre d'un système à deux vitesses en ce qui concerne la transmission d'éléments de renseignements DP, cela ne permettrait pas de renforcer l'efficacité du programme de ciblage de l'ASFC et de combler une faille dans le périmètre de la sécurité nationale du Canada. Puisque cette option souple a été considérée comme ayant le potentiel de nuire à la sécurité des Canadiens, elle n'a pas été la solution recommandée pour la présente proposition réglementaire.

Flexibilité de la solution souple

Même s'il n'y a pas de solution souple destinée exclusivement aux petites entreprises, l'ASFC compte fournir une certaine souplesse à l'ensemble des entreprises grâce à la mise en œuvre de la solution initiale (modifications réglementaires) en acceptant de multiples méthodes approuvées⁸ pour la transmission des éléments de données IPV et DP. L'IIPV fera appel aux multiples méthodes de transmission déjà en place dans le cadre du programme IPV/DP, notamment :

- la file d'attente de messages (MQ)/Connexion directe (IPV et DP);
- le courriel sécurisé (IPV seulement);
- la passerelle Internet IPV (PII), qui soutient le téléchargement des dossiers (IPV et DP) et la saisie de données interactive (IPV).

Les propriétaires de petites entreprises ont le choix d'utiliser la saisie de données interactive ou le téléchargement de dossiers par l'entremise de la PII (un site Web sécurisé qui permet aux exploitants de transport aérien ou aux fournisseurs de services de transmettre des données à l'ASFC par ces méthodes), ou d'utiliser le courriel pour transmettre des données à l'adresse courriel sécurisée de l'ASFC. Ces solutions de rechange n'entraînent pas de nouveaux coûts directs aux entreprises qui disposent déjà d'un accès à l'Internet et elles peuvent être considérées comme plus conviviales que le réseau de la file d'attente de messages (MQ).

⁸ Pour connaître les fournisseurs de services approuvés, consultez le site Web de l'ASFC à l'adresse suivante : http://www.cbsa-asfc.gc.ca/security-securite/api_ipv_provfour-fra.html.

Both secure email and the IAG Web site transmission methods are available at no cost to registered air carriers and, in most cases, air carriers will be able to continue to use the transmission methods that they are currently using for the API/PNR program for future IAPI transmissions.

Les méthodes de transmission par courriel sécurisé et par le site Web de la PII sont accessibles gratuitement aux transporteurs aériens inscrits et, dans la plupart des cas, les transporteurs aériens pourront continuer de transmettre l'IIPV en se servant des méthodes de transmission qu'ils utilisent actuellement pour le programme IPV/DP.

Table 2: Regulatory flexibility analysis summary

	Initial Option		Flexible Option	
Short description	All businesses to transmit PNR data elements up to four times beginning at 72 hours prior to departure. All air carriers will be given multiple options for transmission, including Message Queue (MQ) Network, the Internet API Gateway (IAG), and secure email. In most cases, for future IAPI transmissions, air carriers can continue to use the transmission methods that they are currently using for the API/PNR program.		Allowing small businesses to transmit PNR data elements once rather than requiring multiple pushes (up to four times, beginning no later than 72 hours prior to departure).	
<i>Maximum number of small businesses impacted</i>	3		3	
	Annualized Average (\$ 2012)	Present Value (\$ 2012)	Annualized Average (\$ 2012)	Present Value (\$ 2012)
Compliance costs	\$9,150	\$64,300	\$8,240	\$57,870
Administrative costs	\$1,900	\$13,360	\$1,340	\$9,440
<i>Total costs</i>	\$11,060	\$77,660	\$9,580	\$67,310
<i>Average cost per small business</i>	\$3,690	\$25,890	\$3,190	\$22,440
Risk considerations	While the transmission of IAPI data via IAG and secure email might delay the reception of "board/no-board" messages, since transmissions via MQ / Direct sense Connect have priority and are promised a short response time, this is not expected to result in significant delays in boarding or in passengers missing connecting flights.		This flexible option is assessed to have the potential to adversely affect the security and/or safety of Canadians by failing to strengthen CBSA's Air Passenger Targeting Program. Reducing the frequency at which information is available to targeting officers and its timelines will not address an existing gap in Canada's national security perimeter.	

Note: Costs have been estimated using the Standard Cost Model. Detailed calculations are available upon request.

Tableau 2 : Analyse de la flexibilité réglementaire

	Solution initiale	Solution souple
Brève description	Toutes les entreprises devront transmettre les éléments de renseignements DP jusqu'à quatre fois dans les 72 heures précédant le départ. Tous les transporteurs aériens disposeront de multiples solutions pour la transmission, notamment les suivantes : réseau de la file d'attente de messages (MQ); passerelle Internet IPV (PII); et courriel sécurisé. Dans la plupart des cas, pour les transmissions d'IIPV futures, les transporteurs aériens pourront continuer de se servir des méthodes de transmission qu'ils utilisent actuellement pour le programme IPV/DP.	Permettre aux petites entreprises de transmettre les éléments de renseignements DP une fois plutôt que de les obliger à faire de multiples communications (jusqu'à quatre fois dans les 72 heures précédant le départ).
<i>Nombre maximal de petites entreprises touchées</i>	3	3

	Solution initiale		Solution souple	
	Moyenne annualisée (en dollars de 2012)	Valeur actualisée (en dollars de 2012)	Moyenne annualisée (en dollars de 2012)	Valeur actualisée (en dollars de 2012)
Coûts de conformité	9 150 \$	64 300 \$	8 240 \$	57 870 \$
Coûts administratifs	1 900 \$	13 360 \$	1 340 \$	9 440 \$
<i>Total des coûts</i>	11 060 \$	77 660 \$	9 580 \$	67 310 \$
<i>Coût moyen par petite entreprise</i>	3 690 \$	25 890 \$	3 190 \$	22 440 \$
Considérations liées au risque	Bien que la transmission des données de l'IIPV par la PII et par courriel sécurisé retarde légèrement la réception des messages d'« embarquement autorisé/non autorisé », étant donné que les transmissions par MQ/Connexion directe ont la priorité et sont assorties d'un court délai de réponse, il n'est pas prévu qu'il y ait des retards importants dans l'embarquement ou que des voyageurs manquent leur vol de correspondance.		Cette solution souple pourrait avoir des répercussions négatives sur la sécurité des Canadiens puisqu'elle ne renforce pas le programme de ciblage des voyageurs aériens de l'ASFC. Une diminution de la fréquence et de la rapidité à laquelle les renseignements sont transmis aux agents de ciblage ne permettrait pas de combler une faille dans le périmètre de la sécurité nationale du Canada.	

Remarque : Les coûts ont été estimés selon le modèle des coûts standard. Les calculs détaillés peuvent être obtenus sur demande.

Calculations for the costs considered above for small businesses were based on a 10-year time horizon (FY2015–2016 to FY2024–2025) using a discount rate of 7% in 2012 constant Canadian dollars.

Les calculs de coûts examinés ci-dessus pour les petites entreprises étaient fondés sur une période de 10 ans (de l'exercice financier 2015-2016 à celui de 2024-2025), selon un taux d'actualisation de 7 % en dollars canadiens constants de 2012.

Consultation

Streamlining processes and minimizing impact, duplication of effort, and costs to stakeholders, including small businesses, remain key considerations as the IAPI initiative is developed and implemented by the CBSA.

Consultation

La simplification des processus et la réduction au minimum des répercussions, du chevauchement des efforts et des coûts pour les intervenants, y compris les petites entreprises, demeurent des considérations clés pour l'ASFC tandis qu'elle élabore et met en œuvre l'initiative de l'IIPV.

Consultation prior to prepublication

In order to ensure the utmost openness and transparency with stakeholders, and to seek their feedback as to whether their particular business needs are being addressed, the CBSA began consultations and established stakeholder working groups early in the development of the project. The CBSA has been conducting outreach and engagement activities with commercial air carriers (including small businesses) since the fall of 2012. The CBSA has used a number of different strategies to reach out to stakeholders potentially affected by the initiative, including communiqués and webinars, general mailboxes linked to an IAPI Web page, as well as participation at specific meetings, such as regular Air Industry Working Group (AIWG) and Air Industry Technical Working Group (AITWG) meetings.

Consultation préalable à la publication

Afin d'être la plus ouverte et transparente possible avec les intervenants et de demander à ces derniers si elle répond à leurs besoins, l'ASFC a entamé des consultations et mis sur pied des groupes de travail formés d'intervenants au début de l'élaboration du projet. Depuis l'automne 2012, elle tient un certain nombre d'activités de sensibilisation et de mobilisation auprès des transporteurs aériens commerciaux (y compris les petites entreprises). L'ASFC a utilisé diverses stratégies pour communiquer avec les intervenants que cette initiative pourrait concerner, notamment au moyen de communiqués et de webinaires, de boîtes aux lettres générales reliées à la page Web de l'IIPV, et de la participation à des réunions particulières et habituelles, comme celles du Groupe de travail de l'industrie du transport aérien (GTITA) et des groupes de travail techniques de l'industrie du transport aérien (GTTITA).

In November of 2014, the CBSA provided commercial air carriers in the AIWG with a questionnaire in order to solicit additional information to aid in the monetization of impacts that the proposed regulatory amendments would have on Canadian businesses. As the first draft of the technical system specifications was issued in December 2014, feedback on the CBA questionnaire was obtained at a time when knowledge was still evolving with respect to air carrier expectations. For that reason, some air carriers responded that they were, at that time, unable to fully complete the questionnaire due to a lack of information on their part.

During this phase of consultations, these working groups provided the airline industry and other stakeholders with an opportunity to engage on issues of technical support, anticipated costs related to the developments of technical specifications, while more generally promoting the benefits and potential cost savings of interacting with the CBSA via IAPI.

Small business

One small commercial air carrier among the three identified for this regulatory proposal participated in webinars hosted by the CBSA and provided feedback in the form of questions about the program. While no major concerns were raised, questions on the timelines for the implementation of IAPI requirements and on how transmission methods may change and/or pose new challenges for small operators formed part of ongoing discussions.

Although general aviation operators (i.e. private, corporate operators) are not within the scope of this regulatory proposal, early outreach included small operators of all types in order to better understand the operating conditions and potential challenges specific to smaller operations. These will be taken into consideration outside the development of this proposal in conjunction with any future regulatory amendments being considered. The CBSA continues to respond to all questions and concerns raised by air carriers as they are received.

Prepublication comments and CBSA responses

These amendments were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on June 27, 2015, followed by a 30-day comment period to provide interested persons and parties with the opportunity to make comments.

En novembre 2014, l'ASFC a transmis aux transporteurs aériens commerciaux membres du GTITA un questionnaire afin d'obtenir de l'information additionnelle pour l'aider à monétiser les répercussions que pourraient avoir les modifications réglementaires proposées sur les entreprises canadiennes. Étant donné que la première ébauche des caractéristiques techniques des systèmes a été diffusée en décembre 2014, le questionnaire de l'ACA a été obtenu à un moment où les attentes des transporteurs aériens étaient encore en développement. C'est pourquoi quelques transporteurs aériens ont répondu, à l'époque, qu'ils ne pouvaient pas répondre au questionnaire au complet puisqu'il leur manquait de l'information.

À l'étape des consultations, les groupes de travail ont permis à l'industrie du transport aérien et à d'autres intervenants de débattre des questions du soutien technique et des coûts prévus pour développer les caractéristiques techniques, ainsi que de faire la promotion en général des avantages et des économies potentielles découlant de l'interaction avec l'ASFC par l'entremise de l'IIPV.

Petite entreprise

Une petite entreprise de transporteur aérien commercial parmi les trois entreprises identifiées pour la présente proposition réglementaire a participé à des webinaires organisés par l'ASFC et a fourni une rétroaction sous la forme de questions sur le programme. Aucune préoccupation majeure n'a été soulevée, mais des questions portant sur les délais de la mise en œuvre de l'IIPV et la façon dont les méthodes de transmission pourraient changer ou entraîner de nouveaux enjeux pour les petits exploitants font partie des discussions en cours.

Même si les exploitants de l'aviation générale (c'est-à-dire les exploitants privés ou d'affaires) ne font pas partie de la portée de la proposition réglementaire, les premières activités de sensibilisation incluaient les petits exploitants (tous les types) afin de mieux comprendre les conditions d'exploitation et les défis éventuels qui leur sont propres. Bien qu'ils soient exclus de la présente proposition, les conditions et défis seront pris en compte au moment de rédiger d'autres modifications réglementaires. L'ASFC continue de répondre aux questions et aux préoccupations qu'elle reçoit des transporteurs aériens.

Commentaires préalables à la publication et réponses de l'ASFC

Les modifications ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 27 juin 2015, et cette publication a été suivie d'une période de questions de 30 jours permettant aux personnes et aux parties intéressées de formuler des commentaires à cet égard.

Comments received during the 30-day comment period included 11 written submissions from commercial air carriers and associations representing various segments of the commercial air industry. As well, the Office of the Privacy Commissioner (OPC) and an association representing immigration lawyers provided submissions on this proposal. Ten of the eleven submissions, in the context of raising specific concerns from their particular perspectives, also expressed support for the GoC's initiative in improving border security by strengthening the regulatory provisions to prevent the entry of inadmissible persons to Canada.

In the process of scheduling participants to the IAPI testing and certification action plan, additional feedback was provided to the CBSA during 10 telephone conversations with air carriers as well as their service providers (companies engaged by many larger carriers to format and send electronic data on their behalf), including one carrier who had also provided a written submission. This additional feedback was considered together with the formal submissions.

Additionally, feedback was transmitted to the Agency through 25 queries sent to the IAPI external mailbox during this comment period from areas seeking clarification of impacts to their operations, such as air cargo carriers and charter operators, as well as a variety of questions of a technical nature from all affected parties. Though most of these queries were not specific to the regulatory amendments, all feedback was considered pertinent to the proposal.

While the proposed regulations necessary for the implementation of IAPI were generally well received and supported by stakeholders, specific concerns raised by these same stakeholders have been summarized in themes below.

System implementation time frames

The largest number of comments received in this period related to the IAPI system implementation, including time frames, outage procedures and other comments relating to technical (IT) specifications and support.

In keeping with feedback previously received through ongoing AIWG discussions, a number of air carriers and their service providers expressed concerns with their ability to carry out necessary system changes before the eTA requirement for qualifying passengers becomes

Au nombre de commentaires reçus pendant la période de 30 jours, mentionnons 11 observations écrites de transporteurs aériens commerciaux et d'associations représentant divers segments de l'industrie du transport aérien. De plus, le Commissariat à la protection de la vie privée (CPVP) et une association représentant des avocats spécialistes de l'immigration ont présenté des observations sur la proposition. Dix des onze observations, dans le contexte des préoccupations précises soulevées selon leur point de vue, appuient l'initiative du gouvernement du Canada d'améliorer la sécurité à la frontière par le renforcement de dispositions réglementaires visant à empêcher l'entrée des personnes inadmissibles au Canada.

Au moment d'inviter les participants au plan d'action des mises à l'essai de l'IIPV et de l'homologation, l'ASFC a obtenu d'autres commentaires lors de 10 conversations téléphoniques avec des transporteurs aériens et leurs fournisseurs de services (des sociétés embauchées de nombreux gros transporteurs pour formater et envoyer les données électroniques en leur nom), y compris un transporteur qui a également fourni une observation écrite. Cette rétroaction additionnelle a été considérée avec les soumissions formelles.

De plus, L'Agence a reçu 25 questions envoyées à la boîte externe de l'IIPV au cours de la période des commentaires venant d'intervenants souhaitant avoir des précisions sur les répercussions que ces modifications auront sur leurs activités, comme les transporteurs de fret aérien et les exploitants de vols d'affrètement, et diverses questions de nature technique venant de toutes les parties concernées. Même si la plupart des questions ne portaient pas explicitement sur les modifications réglementaires, toutes les rétroactions ont été prises en compte en ce qui a trait à la proposition.

Bien que le projet de règlement nécessaire à la mise en œuvre de l'IIPV soit bien accueilli et appuyé dans son ensemble par les intervenants, les préoccupations de ces derniers ont été regroupées par thème et résumées ci-dessous.

Délais de mise en œuvre des systèmes

La majorité des commentaires reçus pendant cette période a porté sur la mise en œuvre du système de l'IIPV, notamment les délais et les procédures en cas de panne, ainsi que sur d'autres spécifications techniques (relatives aux TI) et le soutien.

Dans la même veine que la rétroaction déjà obtenue dans le cadre des discussions en cours du GTITA, un bon nombre des transporteurs aériens et de leurs fournisseurs de services ont exprimé des inquiétudes au sujet de leur capacité à effectuer les changements requis au système

mandatory on March 15, 2016. These changes would be necessary in order to comply with the time frames set out in the regulations.

To respond to this feedback, the IRPR have been amended with respect to transporter obligations. On September 30, 2016, approximately six months after the eTA mandatory date of March 15, 2016, the eTA will be added to section 259 of the IRPR as a document prescribed under the IRPA to enter Canada. Section 279, which governs administration fees issued to transporters for carrying travelers lacking prescribed travel documents, will be amended with respect to eTAs to also come into force on September 30, 2016. This extended period of approximately six months after the eTA becomes a mandatory travel document will provide air carriers sufficient time to comply with the requirements introduced with IAPI. This approach has been taken to respond to the concern that those carriers who would be first to adopt IAPI system requirements should not be subject to administration fees before those carriers who commit to on-boarding at a later date. To support this airline on-boarding approach, extensive outreach and communication efforts have been undertaken and continue to expedite early on-boarding. Air carriers are reminded that the current requirements with regard to all other prescribed documents to enter Canada remain the same.

Technical support

Specific issues of a technical nature were raised in these responses, including check-in procedures and carrier codes for ad-hoc operations, the definition of reservation system, requirements for PNR submissions, and close-out message elements, and systems outage procedures. The CBSA responded to each query by providing written responses via the IAPI mailbox or verbal responses via phone calls and in the working groups.

Many procedural questions, such as systems outage procedures, are being addressed through technical working group discussions and ongoing consultation in preparation for testing and certification with stakeholders. Support to commercial air carriers will be available on a 24/7 basis for technical issues through the CBSA's Carrier Account Support Team (CAST), or the API/PNR PAXIS Support Unit (APSU) for any questions relating to technical issues (including connectivity, transmission issues, reject messages, etc.) and system outages. From a

avant que les exigences relatives à l'AVE pour les passagers admissibles deviennent obligatoires le 15 mars 2016. Ces changements seraient requis pour respecter les délais énoncés dans les règlements.

Pour répondre à cette rétroaction, le RIPR a été modifié en ce qui concerne les obligations des transporteurs. Le 30 septembre 2016, environ six mois après la date du 15 mars 2016 où l'AVE devient un document obligatoire, l'AVE sera ajoutée à l'article 259 du RIPR comme un document réglementaire dans le cadre de la LIPR pour entrer au Canada. L'article 279, qui gouverne les frais administratifs émis aux transporteurs qui ont transporté des voyageurs qui ne sont pas munis de documents de voyage, sera modifié en ce qui concerne l'AVE pour aussi entrer en vigueur le 30 septembre 2016. Cette période prolongée d'environ six mois après que l'AVE devienne un document de voyage obligatoire fournira aux transporteurs aériens suffisamment de temps pour se conformer avec les exigences présentées avec l'IIPV. Cette approche a été adoptée en réaction à la préoccupation selon laquelle les transporteurs qui seront les premiers à se plier aux exigences du système de l'IIPV devront payer les frais administratifs avant les autres transporteurs, qui eux se plieront aux exigences à une date ultérieure. Afin d'appuyer cette approche d'intégration des compagnies aériennes, de vastes mesures de sensibilisation et de communication ont été entreprises et se poursuivent pour accélérer l'intégration hâtive. On rappelle aux transporteurs aériens que les exigences actuelles relatives à tous les autres documents requis pour entrer au Canada restent les mêmes.

Soutien technique

Des enjeux précis de nature technique ont été soulevés dans les réponses, y compris les procédures d'enregistrement et les codes de transporteur pour des opérations spéciales, la définition du système de réservation, les exigences pour la transmission des données du DP et les éléments des messages de fermeture de vol et les procédures en cas de panne du système. L'ASFC a répondu à chaque question par écrit par l'entremise de la boîte aux lettres de l'IIPV ou de vive voix par téléphone et pendant les réunions des groupes de travail.

De nombreuses questions sur les procédures, comme les procédures en cas de panne du système, sont abordées dans le cadre de discussions des groupes de travail techniques et de consultations continues tenues en préparation à la mise à l'essai et à l'homologation du système avec les intervenants. L'équipe de soutien des comptes des transporteurs de l'ASFC de l'Unité de soutien IPV/DP et SIPAX (USIS) pourra aider en tout temps les transporteurs aériens commerciaux à résoudre leurs problèmes techniques, pour toutes les questions concernant des

regulatory perspective, an amendment to section 279 of the IRPR adds an exception to the issuance of administration fees to account for potential CBSA system outages, as described in this document. Standard operating procedures will also be amended to reflect system outages.

In case of outages, the transporters' obligation to submit an API would still apply. As per current practice, air carriers are still required to submit passenger information as soon as their system is restored. For this reason, the CBSA is encouraging airlines to have a back-up method of transmission available. If the outage is based on the failure of the CBSA system, subsection 282(2.1) of the IRPR lays out an exemption to the issuance of an administration fee to a commercial air carrier in cases where the carrier was not made aware that a person did not have an eTA (section 259 of the IRPR) or their status as a prescribed person (section 258.1 of the IRPR). As the eTA is the only document which is issued electronically, airlines will still have the ability to validate all other existing prescribed travel documents, such as passports and visa counterfoils.

Facilitation of passengers

Airport authorities from several major Canadian airports expressed support for the facilitation benefits derived under the IAPI initiative, as well as the implementation of robust systems and processes which prevent any unauthorized travelers from entering Canada.

They stated that they see opportunities to significantly enhance and expedite the clearance process once the regulations come into force, including greater use of automated solutions and strengthening the foundation for future programs.

They collectively asserted the importance of broad adoption of the requirement to submit pre-departure passenger data in order to facilitate the consistent, expedited processing of passengers arriving into Canada and for those connecting to other countries.

The CBSA provided additional clarification as to the intent and purpose of a "board/no-board" message; namely, that it is provided as a means to help air carriers meet their transporter obligations. The CBSA is working to ensure that inefficiencies in processing of passengers are not introduced, regardless of the IAPI on-boarding status of the air carrier. As noted above, the IAPI system has been

problèmes techniques (dont la connectivité, les problèmes de transmission, les messages de rejet, etc.) et des pannes du système. Sur le plan réglementaire, en modifiant l'article 279 du RIPR, on ajoute une exception visant l'imposition de frais d'administration pour prendre en compte des pannes possibles du système de l'ASFC, comme il est énoncé dans le présent document. Les procédures normales d'exploitation seront également modifiées pour refléter l'information relative aux pannes du système.

En cas de panne, les transporteurs sont quand même tenus de transmettre l'IPV. Selon la pratique courante, les transporteurs aériens doivent transmettre l'information sur les voyageurs dès que leur système est rétabli. C'est pourquoi l'ASFC encourage les compagnies aériennes à prévoir une méthode de transmission de rechange. Si la panne est causée par le système de l'ASFC, le paragraphe 282(2.1) du RIPR prévoit une exemption quant à l'imposition de frais d'administration à un transporteur aérien commercial si celui-ci n'a pas été informé qu'un voyageur n'avait pas d'AVE (article 259 du RIPR) ou qu'il a un statut de personne visée (article 258.1 du RIPR). Étant donné que l'AVE est le seul document délivré par voie électronique, les transporteurs aériens seront tout de même en mesure de valider tous les autres titres de voyages réglementaires, comme les passeports et les vignettes de visas.

Facilitation des passagers

Les autorités aéroportuaires de nombreux grands aéroports canadiens ont dit être favorables aux avantages de facilitation découlant de l'initiative de l'IIPV, ainsi qu'à la mise en œuvre de systèmes et de processus solides qui empêchent tout voyageur non autorisé d'entrer au Canada.

Ils disent qu'ils y voient des occasions de renforcer et d'accélérer de manière importante les formalités douanières lorsque les règlements entreront en vigueur, y compris une plus grande utilisation des solutions automatisées et un renforcement de la base des programmes à venir.

Ils ont évalué ensemble l'importance de l'adoption généralisée des exigences visant l'émission de données des passagers avant le départ pour faciliter le traitement uniforme et accéléré des passagers qui arrivent au Canada et de ceux qui se rendent dans d'autres pays en passant par le Canada.

L'ASFC a donné d'autres précisions concernant l'intention et l'objectif du message d'embarquement autorisé/non autorisé; principalement, ce message est fourni pour aider les transporteurs aériens à respecter leurs obligations. L'ASFC travaille pour éviter tout traitement inefficace des passagers, peu importe où le transporteur aérien en est rendu dans son intégration à l'IIPV. Comme il a été

adopted as a way to address the pressures brought by the growth of global air passenger traffic; namely, to facilitate faster clearance of international passengers and reduced examination time upon arrival.

Cost-benefit analysis

One submission felt the published costs did not accurately reflect the initial and recurring costs that would be incurred by commercial air carriers in complying with the regulatory amendments associated with IAPI and eTA. While this submission did not provide any replacement figures, it was maintained that the requirement for carriers to pay for annual maintenance costs for a government system (direct connect fees) is a practice exceptional to Canada.

The CBSA responded that the costs published in the Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) on June 27, 2015, were based on a full cost-benefit analysis (CBA) undertaken in order to assess the costs of the IAPI to the commercial air carrier industry. The CBA was developed using accepted methodology and publicly available data in order to estimate the costs to both government and industry associated with the IAPI proposal. The commercial air industry was consulted during the development of the IAPI CBA via a questionnaire sent to commercial air carriers on November 27, 2014.

Commercial air carriers or service providers who choose to establish a direct connection with the CBSA for the purposes of providing passenger and crew API and PNR data are assessed the same direct connect fees as our commercial clients. These fees have remained static and in place since 2010. The purpose of collecting direct connect fees from our external clients is purely to offset the costs for the maintenance of this connection. The CBSA continues the dialogue with all impacted air carriers through all available consultation mechanisms.

Regulatory changes requested

- Remove “travel agents” from the definition of “agent” in the IRPR, as these entities would not be transmitting passenger data to the Canadian Government on behalf of the airline.

This change was made to the definition. Under the new definition, found in subsection 1.1(1) of the IRPR, for the purposes of section 148 of the IRPA, “agent” includes any

mentionné plus haut, le système IIPV a été adopté en réaction aux pressions imposées par l’intensification du trafic aérien dans le monde entier; notamment, pour traiter plus rapidement les passagers internationaux et réduire le temps de contrôle à leur arrivée.

Analyse coûts-avantages

Un intervenant a écrit qu’il estime que les coûts annoncés ne correspondent pas exactement aux coûts initiaux et récurrents que les transporteurs aériens commerciaux devraient assumer pour se conformer aux modifications réglementaires associées à l’IIPV et à l’AVE. Bien que l’intervenant n’ait pas fourni de nouveaux chiffres, il maintient que l’obligation des transporteurs de payer des frais annuels pour la maintenance d’un système gouvernemental (frais de connexion directe) est une pratique exceptionnelle du Canada.

L’ASFC a répondu que les coûts annoncés dans le Résumé de l’étude d’impact de la réglementation (RÉIR) du 27 juin 2015 étaient fondés sur une analyse complète des coûts-avantages qui avait été entreprise afin d’évaluer les coûts que l’IIPV représenterait pour l’industrie des transporteurs aériens commerciaux. L’analyse a été élaborée au moyen d’une méthode convenue et de données accessibles par le public pour estimer les coûts associés à la proposition de l’IIPV pour le gouvernement et l’industrie. Des représentants de l’industrie des transporteurs aériens commerciaux ont été consultés pendant l’élaboration de l’analyse coûts-avantages de l’IIPV au moyen d’un questionnaire envoyé le 27 novembre 2014.

Les transporteurs aériens commerciaux ou les fournisseurs de services qui choisissent d’établir une connexion directe avec l’ASFC pour transmettre les données IPV et DP des voyageurs et des membres de l’équipage doivent verser les mêmes frais de connexion directe que les clients commerciaux. Ces frais sont les mêmes depuis 2010. La perception des frais auprès des clients externes vise simplement à compenser les frais de maintenance de la connexion. L’ASFC poursuit le dialogue avec les transporteurs aériens touchés par tous les moyens de consultations disponibles.

Changements réglementaires demandés

- Enlever « agents de voyage » de la définition de « mandataire » dans le RIPR, puisque ces personnes ne transmettraient pas de données sur les passagers au gouvernement canadien pour le compte de l’entreprise aérienne.

La définition a été changée. Selon la nouvelle définition, au paragraphe 1.1(1) du RIPR, pour l’application de l’article 148 de la LIPR, le terme « mandataire » s’entend de

person — whether or not an independent contractor — who provides services as a representative of a vehicle owner, operator or charterer.

- Adding the word “scheduled” prior to “time of departure.”

In response to this concern, the CBSA has updated the CMR to reflect that the data should be transmitted at the “scheduled time of departure.” The technical requirements, specifications and procedures for electronic data interchange, as set out in the CMR, have been incorporated by reference in the IRPR, subsection 269(2), and the PICR, section 6, made under the authority of the *Customs Act* and the IRPA, respectively.

Other comments

An association representing immigration lawyers submitted numerous concerns that relate primarily to the protection of personal information within the scope of the IAPI regulatory amendments. For example, within the amendments to the IRPR, the wording of paragraph 269(1)(e) includes a reference to a schedule of PNR elements to be added, in which line 16 reads: “general remarks against (the passenger) contained in his booking file, including other additional information, information on special services and special service requests.” This reference in particular elicited the concern that, without any safeguards, personal information potentially contained with the general remarks section (i.e. the meal preference) could compromise the personal information of a Canadian citizen or permanent resident. Other comments indicated the imprecise nature of certain terms, such as “national security,” or the perceived lack of precision in the wording used in amending certain regulations, may lead to the infringements of passengers’ privacy and/or equality rights under the *Canadian Charter of Rights and Freedoms* (sections 8 and 15, respectively).

The CBSA acknowledges the importance of observing key privacy principles and fair information sharing practices in introducing regulatory amendments for the IAPI initiative, and to that end has consulted on an ongoing basis with the OPC throughout the development of the regulatory amendments in an effort to mitigate any potential concerns. These are outlined in the RIAS in the section entitled “Privacy impacts.” Additionally, the CBSA will provide information through various means and encourages air carriers to continue to provide information to

toute personne — qu’il s’agisse ou non d’un entrepreneur indépendant — qui fournit des services de représentation aux propriétaires, aux exploitants et aux affrêteurs de véhicules.

- Ajouter le mot « prévue » après l’expression « heure de départ ».

Pour donner suite à cette préoccupation, l’ASFC a mis à jour l’ERMT pour refléter le fait que les données devraient être transmises à « l’heure de départ prévue ». Les exigences techniques, les spécifications et les procédures relatives à l’échange électronique de données, telles qu’elles sont énoncées dans le document ERMT, ont été intégrées par renvoi au paragraphe 269(2) du RIPR et à l’article 6 du RRRP, en vertu de la *Loi sur les douanes* et de la LIPR, respectivement.

Autres commentaires

Une association représentant des avocats spécialisés en droit de l’immigration a soumis de nombreuses préoccupations qui portent principalement sur la protection des renseignements personnels en ce qui concerne les modifications réglementaires proposées relatives à l’IIPV. Par exemple, en ce qui a trait aux modifications prévues au RIPR, le libellé de l’alinéa 269(1)e renvoie à une annexe sur les éléments du DP à ajouter, soit les remarques générales concernant le passager qui sont comprises dans son dossier de réservation, ainsi que des renseignements additionnels, de l’information sur les services spéciaux et les demandes pour de tels services, comme il est énoncé à la ligne 16. Plus particulièrement, certains s’inquiètent qu’en l’absence de mesures de sauvegarde, les renseignements personnels qui pourraient être inscrits dans la section sur les commentaires généraux (par exemple le choix du repas) pourraient compromettre la sécurité des renseignements personnels d’un citoyen canadien ou d’un résident permanent. D’autres personnes estiment que l’utilisation de certains termes de nature floue, comme « sécurité nationale », ou le manque perçu de précision du libellé utilisé pour modifier certains règlements pourrait causer la violation du droit à la vie privée et des droits à l’égalité prévus par la *Charte canadienne des droits et libertés* (articles 8 et 15, respectivement).

L’ASFC reconnaît à quel point il est important d’observer les principes clés du respect de la vie privée et les pratiques équitables d’échange de l’information lorsqu’on présente les modifications réglementaires proposées relatives à l’IIPV. Par conséquent, l’Agence a consulté sur une base continue le CPVP tout au long de l’élaboration des modifications réglementaires proposées afin d’atténuer toute préoccupation potentielle à cet égard. Celles-ci sont énoncées dans le RÉIR, dans la section intitulée « Répercussions sur le droit à la vie privée ». De plus, l’ASFC

their passenger regarding the use of their personal information through, for example, the terms and conditions of the airlines' ticket issuance process.

With regard to the data collected, the CBSA highlights that the IAPI program builds upon the current API/PNR program, in which these data elements are collected, and measures remain in place to protect this information. With the implementation of the IAPI program, there will not be any less protection afforded to the data collected. It is important to note that many carriers do not collect all or even most of these 18 PNR elements listed in the schedule, and they are only obligated to submit what they already collect for their own business purposes. Any PNR elements received from air carriers beyond those listed in the schedule in the regulations are similarly not displayed or processed.

Additional comments related to the scope of the regulations (i.e. applying in the air mode only), and the pressures that international air carriers face when operating within multiple jurisdictions.

The CBSA notes in this document that obligations arising from the regulatory amendments apply to commercial transporters, but will, for the present time, only be enforced in the air mode until such time as the Government of Canada decides to enforce these obligations against commercial transporters in other modes of travel (marine, rail, highway). Further regulatory amendments would be necessary in the event that these obligations are extended to transporters in other modes of transportation along with thorough consultation to better assess impacts in these other modes.

Referred comments

A comment from a marine shipping organization related to crew data transmission and carrier code policy in the commercial shipping context was referred to the appropriate area within the CBSA for consideration, as they do not relate to the regulations made under this initiative.

Finally, those respondents whose questions pertained to the electronic travel authorization document

fournira de l'information par divers moyens et encourage les transporteurs aériens à fournir de l'information à leurs passagers sur l'utilisation de leurs renseignements personnels, par exemple en insérant cette information dans les conditions du processus d'émission des billets de la compagnie.

En ce qui a trait aux données recueillies, l'ASFC souligne le fait que le programme de l'IIPV prend appui sur le programme IPV/DP actuel, dans lequel ces renseignements sont recueillis, et que les mesures en vigueur continueront d'être en place pour protéger l'information. Les mesures de protection accordées relativement aux données recueillies ne seront pas amoindries avec la mise en œuvre du programme de l'IIPV. Il importe de noter que de nombreux transporteurs ne recueillent pas tous les 18 éléments du DP énumérés dans l'annexe, ni même une majorité de ces éléments, et qu'ils sont seulement tenus de fournir l'information qu'ils ont recueillie pour leurs propres besoins opérationnels. D'ailleurs, les éléments du DP obtenus des transporteurs aériens et qui ne figurent pas sur la liste en annexe ne sont ni affichés ni traités.

Les autres commentaires concernaient la portée des règlements (c'est-à-dire qu'ils ne s'appliquent qu'au mode aérien) et les pressions avec lesquelles les transporteurs aériens internationaux doivent composer lorsque leurs opérations se déroulent dans de multiples administrations.

Dans le présent document, l'ASFC fait remarquer que les obligations découlant des modifications réglementaires s'appliquent aux transporteurs commerciaux, mais que pour l'instant, elles ne seront appliquées que dans le mode aérien, et ce, jusqu'à ce que le gouvernement du Canada décide d'étendre leur application aux transporteurs commerciaux des autres modes (maritime, ferroviaire, routier). D'autres modifications réglementaires seront nécessaires si ces obligations sont imposées aux transporteurs d'autres modes, de même que des consultations exhaustives afin de mieux évaluer les répercussions dans ces autres modes.

Commentaires renvoyés

Un commentaire d'une organisation de commerce maritime portant sur la transmission des données sur les membres d'équipage et sur la politique relative au code de transporteur dans le contexte des expéditions commerciales (par navire) a été renvoyé à la section appropriée de l'ASFC pour examen, puisqu'il ne concerne pas le règlement relatif à la présente initiative.

Enfin, les questions portant sur les exigences à satisfaire pour le document d'autorisation de voyage électronique,

requirements, fees and application process, were directed to the IRCC Web site for more information.

Engagement, outreach, and the development of action plans for IAPI implementation for commercial air carriers currently participating in the API/PNR program, as well as those carriers that are anticipated to take part in the future, remain ongoing.

Regulatory cooperation

On February 4, 2011, the Prime Minister of Canada and the President of the United States issued *Beyond the Border: A Shared Vision for Perimeter Security and Economic Competitiveness*. The Declaration established a new long-term partnership built upon a perimeter approach to security and economic competitiveness, and was followed in December 2011 by the Beyond the Border Action Plan, which provided details concerning the general commitments made in the Declaration.

The Action Plan committed Canada to implementing an enhanced approach to identifying and interdicting inadmissible persons at the perimeter, including the use of IAPI to make “board/no-board” decisions on all travelers wishing to fly to Canada prior to their departure.

The CBSA committed to aligning the requirements and the processes of IAPI with the U.S. Advance Passenger Information System (APIS) / Interactive Quick Query (AQQ) option under the APIS Pre-departure Final Rule as much as possible. Such alignment allows air carriers currently operating commercial flights to the United States to leverage their existing technology and knowledge to the fullest extent.

Rationale

The regulatory amendments underpin the changing nature of the interaction between border control authorities and commercial air carriers by allowing the GoC to provide crucial information to inform the carrier’s decision of whether to board an individual bound for Canada. Doing so in the context of Canada’s IAPI program will contribute to preventing prescribed persons and improperly documented FNs from reaching Canadian PoE, thereby protecting the integrity of Canada’s immigration program and enhancing public safety. The amendments will also enhance the CBSA’s ability to target

ainsi que sur les frais et le processus de demande, ont été renvoyées au site Web d’IRCC pour obtenir plus d’information.

L’Agence continue de maintenir la mobilisation, la sensibilisation et l’élaboration de plans d’action visant à mettre l’IIPV en œuvre pour les transporteurs aériens commerciaux qui participent actuellement au programme IPV/DP et pour les transporteurs qui devraient s’y joindre à l’avenir.

Coopération réglementaire

Le 4 février 2011, le premier ministre du Canada et le président des États-Unis ont rendu public un document intitulé *Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique*. Cette déclaration établissait un nouveau partenariat à long terme qui s’articule autour d’une approche de la sécurité et de la compétitivité économique qui repose sur le périmètre commun; elle a été suivie en décembre 2011 par le plan d’action Par-delà la frontière, lequel fournissait des détails concernant les engagements généraux pris dans la déclaration.

Dans le plan d’action, le Canada s’engage à mettre en place une approche améliorée afin d’identifier les personnes inadmissibles et de leur interdire l’accès au périmètre, notamment en utilisant l’IIPV pour prendre des décisions sur l’embarquement autorisé/non autorisé à l’égard de tous les voyageurs se rendant au Canada en avion, et ce, avant leur départ.

L’ASFC s’est engagée à harmoniser les exigences et les processus de l’IIPV avec l’Advance Passenger Information System (APIS) / Interactive Quick Query (AQQ) des États-Unis en vertu de la règle finale préalable au départ de l’APIS dans la mesure du possible. Une telle harmonisation permet aux transporteurs aériens qui exploitent des vols commerciaux à destination des États-Unis d’utiliser le plus possible leurs technologies et connaissances actuelles dans le cadre de l’IIPV.

Justification

Les modifications réglementaires relèvent de la nature changeante de l’interaction entre les autorités du contrôle frontalier et les transporteurs aériens commerciaux, en permettant au GC de fournir des renseignements cruciaux pour orienter la décision des transporteurs consistant à faire monter à bord ou non une personne à destination du Canada. Dans le contexte du programme relatif à l’IIPV du Canada, cela contribuera à empêcher les personnes visées par règlement et les ressortissants étrangers ne possédant pas les documents adéquats d’atteindre les PDE canadiens, protégeant ainsi l’intégrité du programme

high-risk travellers by providing targeting officers with relevant information earlier in the travel continuum. This will, in turn, strengthen national security.

These regulatory amendments will allow the CBSA

- to ensure that the required data is being provided within the time and in the manner and format prescribed in section 107.1 of the *Customs Act*;
- to collect information earlier in the travel continuum in order to allow additional time for targeting activities to identify high-risk travellers upon the coming into force of the requirement for air carriers to provide pre-departure PNR;
- to work more effectively with commercial air carriers to ensure that the passengers they carry to Canada are properly documented and that travellers are not prescribed persons; and
- to provide the capacity to validate the existence of the eTA for all FNs who require an eTA and are flying to Canada prior to departure

Privacy impacts

The CBSA completed a Privacy Impact Assessment (PIA) for IAPI's commercial component in consultation with the OPC. The executive summary of the PIA will be available on the CBSA Web site, and the full PIA will be available upon request. The PIA highlights the following five potential privacy risks and proposed mitigation strategies.

Risk: The *Privacy Act* does not extend to non-resident foreign nationals the authority to make a request for information from the GoC. The ability to request this information is important to ensure public trust in the CBSA's collection, use and retention of this information, and ensures that travellers can propose corrections to their information. This is also an important commitment to our EU partners as part of the new Canada-EU PNR Agreement.

d'immigration du Canada et renforçant la sécurité publique. Les modifications renforceront également la capacité de l'ASFC de cibler les voyageurs à risque élevé en fournissant aux agents de ciblage des renseignements pertinents plus tôt dans le continuum des voyages, ce qui aura pour effet de renforcer la sécurité nationale.

Les modifications réglementaires permettront à l'ASFC de :

- veiller à ce que les données requises soient fournies dans les délais prescrits et selon la manière et la forme établies dans l'article 107.1 de la *Loi sur les douanes*;
- recueillir des renseignements plus tôt au cours du continuum des voyages afin de pouvoir allouer plus de temps aux activités de ciblage pour déterminer les voyageurs présentant un risque élevé; à la suite de la mise en œuvre des exigences des transporteurs aériens de fournir des données du DP avant le départ;
- collaborer plus efficacement avec les transporteurs aériens commerciaux pour veiller à ce que les passagers qu'ils transportent au Canada possèdent les documents adéquats et ne soient pas des personnes visées par règlement;
- fournir la capacité de valider l'existence de l'AVE pour tous les ressortissants étrangers qui sont tenus d'avoir une AVE et qui viennent au Canada par avion avant leur départ.

Répercussions sur le droit à la vie privée

L'ASFC a effectué une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée (ÉFVP) pour la composante commerciale de l'IIPV, en consultation avec le CPVP. Le résumé de l'ÉFVP sera affiché sur le site Web externe de l'ASFC, et le document complet de l'ÉFVP sera disponible sur demande. L'ÉFVP énonce les cinq risques potentiels sur le droit à la vie privée et les stratégies d'atténuation proposées qui suivent.

Risque : Conformément à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, les ressortissants étrangers qui ne sont pas résidents du Canada ne peuvent pas présenter de demande d'accès à l'information au gouvernement du Canada. La capacité de demander cette information est importante pour garder la confiance du public relativement à la collecte, à l'utilisation et à la conservation de cette information par l'ASFC, et pour veiller à ce que les voyageurs puissent proposer des corrections à leurs renseignements personnels. Il s'agit également d'un engagement important envers nos partenaires de l'Union européenne (UE) dans le cadre du nouvel accord Canada-UE sur le DP.

Proposed mitigation: Under the current API/PNR program, all passengers, regardless of where they reside, are able to request a copy of the API/PNR information submitted to the CBSA by commercial carriers. The CBSA will continue its practice of administratively granting access to all foreign nationals as per official CBSA policy (Memorandum D1-16-3⁹), meaning that IAPI will provide passengers with the same rights by allowing passengers to submit an Access to Information and Privacy (ATIP) request to the CBSA's ATIP Division. This long-standing practice is indicated in the CBSA's public policy (D-memoranda) as well as published on its external Web site. In addition, the CBSA will afford access, correction and notation rights related to API/PNR data to persons who are not in Canada. The disclosure request must be made using form BSF153, Travellers API/PNR Request, available on the CBSA Web site.

Risk: An automated system could potentially issue erroneous "no-board" messages regarding passengers based on incorrect matches between an individual's API data and another individual who is known to be inadmissible to Canada [such as an individual who has been subject to a previously enforced removal order or to the Minister of Immigration, Refugees and Citizenship's authority pursuant to subsection 22.1(1) of the IRPA].

Proposed mitigation: In order to mitigate any privacy risk associated with this matching process, IAPI will use a manual process for issuing "no-board" messages in cases of a close or exact name match. This manual intervention by an officer at the CBSA's NTC will confirm that the close or exact match is correct before a "no-board" message is issued. The IAPI project has been designed in such a manner as to mitigate the risk of an automated or manual "no-board" message being incorrectly issued to an air carrier for a foreign national in cases such as these. An automated "board/no-board" message should never be sent for these cases, as manual officer review will always be required. Automated "no-board" messages will be issued only if there is an exact match between a passenger's document number (e.g. passport number) and the appropriate document within the IRCC's active documents list (i.e. eTA, visa). The active documents list is a reference to the information housed within the CBSA's Interdiction and Border Alerting System (IBAS) that is populated from the IRCC's Global Case Management System (GCMS).

⁹ See the CBSA Web site: <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d1/d1-16-3-eng.html>.

Atténuation : Conformément au programme IPV/DP actuel, tous les passagers, peu importe leur pays de résidence, peuvent demander une copie de l'information IPV/DP que les transporteurs commerciaux fournissent à l'ASFC. Celle-ci maintiendra sa politique officielle (Mémoire D1-16-3⁹) de droit d'accès à tous les étrangers, ce qui signifie que l'IIPV accordera les mêmes droits aux passagers en leur permettant de déposer une demande d'accès à l'information et de protection des renseignements personnels (AIPRP) à la Division de l'AIPRP de l'ASFC. Cette pratique de longue date est inscrite dans la politique publique de l'ASFC (les mémorandums D) et publiée sur site Web externe. De plus, l'ASFC fournira des droits d'accès, de correction et de mention en ce qui a trait aux données IPV/DP aux personnes qui ne sont pas au Canada. La demande de communication se fait à l'aide du formulaire BSF153, Demande d'accès aux renseignements IPV/DP, disponible sur le site Web de l'ASFC.

Risque : Un système automatisé pourrait transmettre des messages d'embarquement non autorisé erronés empêchant des passagers de monter à bord en raison d'une correspondance semblable ou exacte entre leurs données IPV et celles d'une autre personne déclarée inadmissible au Canada [par exemple une personne pour laquelle une mesure de renvoi a déjà été appliquée ou assujettie au pouvoir du ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté en vertu du paragraphe 22.1(1) de la LIPR].

Atténuation : Afin d'atténuer les risques relatifs à la protection des renseignements personnels associés à ce processus de correspondance, l'IIPV utilisera un processus manuel pour émettre les messages d'embarquement non autorisé dans les cas de correspondances entre les passagers ayant des noms identiques ou presque. L'intervention manuelle exécutée par un agent du Centre national de ciblage de l'ASFC confirmera l'exactitude de la correspondance identique ou presque avant d'émettre un message d'embarquement non autorisé. Le projet de l'IIPV a été conçu de façon à atténuer le risque qu'un message automatisé ou manuel d'embarquement non autorisé soit émis par erreur à un transporteur aérien pour des ressortissants étrangers dans des cas comme celui indiqué ci-dessus. Un message d'embarquement autorisé/non autorisé automatisé ne devrait jamais être émis dans ces cas, puisqu'un examen effectué manuellement par un agent sera toujours requis. Les messages d'embarquement non autorisé automatisés ne seront émis que s'il y a une correspondance exacte entre le numéro du document de voyage d'un passager (comme son passeport) et le document approprié contenu dans la liste des documents actifs d'IRCC (c'est-à-dire AVE, visa). Cette liste renvoie à

⁹ Veuillez consulter le site Web de l'ASFC à l'adresse suivante : <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d1/d1-16-3-fra.html>.

Risk: By collecting data on persons “expected to be on board” a flight, the CBSA will collect API/PNR data on persons who do not come to Canada. If there is no reconciliation between the passengers who fail to depart for Canada and the information previously submitted by the commercial carrier, this information would be retained by the CBSA and continue to be indistinguishable from the API/PNR data of persons who did travel to Canada. This would be a privacy risk, as information collected by the CBSA for travellers under IAPI should be accurate, and the CBSA should be able to determine if travellers did or did not come to Canada. Furthermore, the OPC has also previously raised concerns surrounding the collection of API/PNR, about persons who are no longer coming to Canada, without an explicit purpose for doing so.

Proposed mitigation: Under IAPI, the CBSA will use Flight Update Notification (FUN) messages to address this risk. These messages will indicate a change in travel plans for passengers on a flight to Canada, or the cancellation of an entire flight. FUN messages will be used to identify a person’s API/PNR information as “not coming to Canada” and remove the persons from any IAPI or Scenario Based Targeting work lists that they may be on. This will allow the CBSA to determine that a specific person for whom it collected API/PNR information did not travel to Canada and in turn reduces the burden on the CBSA’s NTC staff by removing persons not traveling to Canada from their work lists. Depersonalized data elements derived from FUN messages could be included among data used to conduct trend analysis; this presents a justifiable administrative use for the retention of the information collected on persons who are no longer coming to Canada.

Risk: CBSA Info Source Personal Information Bank (PIB) records relating to the API/PNR Program Data Acquisition process and Air Passenger Targeting program activity do not accurately reflect all elements of the IAPI initiative. PIBs describing the classes of personal information maintained by a department are published in the Treasury Board Secretariat (TBS) publication Info Source, which is made available as a means of informing the public on how personal information is used by the Government. An

l’information contenue dans le Système d’interdiction et d’alerte de la frontière (SIAF) de l’ASFC, qui est générée par l’information contenue dans le Système mondial de gestion des cas (SMGC) d’IRCC.

Risque : En recueillant des données sur les personnes « qui devraient être à bord » d’un vol, l’ASFC recueillera de l’Information préalable sur les voyageurs/le dossier du passager (IPV/DP) sur des personnes qui ne viennent pas au Canada. Si aucune réconciliation n’est faite entre les passagers qui ne viennent pas au Canada et l’information que le transporteur aérien a déjà soumise, cette information resterait à l’ASFC sans qu’une distinction puisse être faite entre cette information et l’IPV/DP des personnes qui se sont rendues au Canada. Cela représenterait un risque d’entrave à la vie privée, puisque l’information que l’ASFC recueille sur les voyageurs dans le cadre de l’IIPV devrait être exacte et que l’Agence devrait être en mesure de déterminer si les voyageurs sont bel et bien venus au Canada. De plus, le CPVP a déjà soulevé des inquiétudes relativement au fait de recueillir, sans avoir de raison explicite pour le faire, des données de l’IPV/DP sur des personnes qui ne viennent plus au Canada.

Atténuation : Conformément à l’IIPV, l’ASFC se servira des avis de mise à jour de l’information sur le vol pour atténuer ce risque. Ces avis indiqueront si les passagers à bord d’un vol à destination du Canada ont changé leurs plans ou si un vol complet a été annulé. Ils serviront aussi à étiqueter des données IPV/DP antérieurement reçues sur un passager pour indiquer qu’il « ne vient pas au Canada » et pour retirer l’information concernant cette personne de toute liste de travail de l’IIPV ou pour le ciblage fondé sur des scénarios dans laquelle elle pourrait figurer. L’ASFC pourrait ainsi déterminer qu’une personne spécifique pour laquelle elle a recueilli de l’IPV/DP n’est pas venue au Canada et, ainsi, alléger le fardeau qui repose sur le personnel de son Centre national de ciblage en retirant de leur liste de travail les personnes qui ne viennent pas au Canada. Des éléments de données dépersonnalisés découlant des avis de mise à jour pourraient servir à effectuer des analyses des tendances, ce qui constitue une utilisation administrative justifiable pour conserver l’information recueillie au sujet des personnes qui ne viennent plus au Canada.

Risque : Les fichiers de renseignements personnels (FRP) de l’ASFC dans Info Source liés au processus d’acquisition de données du programme IPV/DP et aux activités du programme de ciblage des voyageurs aériens ne reprennent pas fidèlement tous les éléments de l’initiative de l’IIPV. Les FRP décrivant les catégories de renseignements personnels que conserve un ministère sont publiées dans Info Source, site du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT). La publication vise à informer la population de la

update is required to the API/PNR Program PIB and its class of record entry in order to accurately reflect the IAPI initiative's updates to the API/PNR Program.

Proposed mitigation: The CBSA expects to update the API/PNR PIB for publication in March 2016 to reflect new API data elements collected under IAPI, new legal authorities for use and retention of API and PNR, the creation and storage of “board/no-board” messages by the CBSA, the collection and storage of FUN messages by the CBSA and the “board/no-board” functions of IAPI.

Risk: The privacy risk associated with regulatory amendments relating to API, namely, the transfer of the API provisions out of the PPIR and into the IRPR, which will enable the use of API for general immigration purposes, rather than restrict use only to those uses related to identifying persons who are or may be involved with, or connected to, terrorism or terrorism-related crimes or other serious crimes, including organized crime, that are transnational in nature.

Proposed mitigation: The CBSA will issue an Operational Bulletin to all staff that will provide additional clarity regarding the use and disclosure of API information and the operational application of the regulatory amendments being made under IAPI implementation. The CBSA will also modify Memorandum D1-16-3 (Administrative Guidelines for the Provision to Others, Allowing Access to Others and Use of Advance Passenger Information [API] and Passenger Name Record [PNR] Data), to ensure that API information is limited in its use, retention and disclosure.

Following further assessment of the IAPI initiative, it was determined that the initially identified potential privacy risk related to the annotation of records (i.e. the process by which a traveller's requested change to their own API or PNR is recorded on file within the CBSA's system) is effectively mitigated through internal procedures, and it was therefore removed as a privacy risk from IAPI's finalized PIA. Similarly, given that information collected under IAPI via the carrier provides notice to the individual, it is therefore no longer identified as a privacy risk.

The CBSA will update public information related to IAPI, including D-memorandums, PIBs, the CBSA IAPI Web page and any other IAPI-related material on the CBSA

façon dont le gouvernement se sert des renseignements personnels. Le FRP du programme IPV/DP et ses catégories de renseignements personnels devront être mis à jour pour correspondre fidèlement aux mises à jour de l'initiative de l'IIPV apportées au programme IPV/DP.

Atténuation : L'ASFC s'attend à publier en mars 2016 une version à jour du fichier de renseignements personnels du programme API/DP de sorte qu'il tienne compte des nouveaux éléments de données IPV recueillis dans le cadre de l'IIPV, des nouvelles autorisations légales concernant l'utilisation et la conservation de l'IPV et du DP, de la création et du stockage des messages d'embarquement autorisé/non autorisé de l'ASFC, de collecte et du stockage des avis de mise à jour de l'information sur le vol de l'ASFC et des fonctions d'embarquement autorisé/non autorisé de l'IIPV.

Risque : Le risque d'entrave à la vie privée lié aux modifications réglementaires en ce qui a trait à l'IPV, à savoir le transfert des dispositions visant l'IPV du RPRRP au RIPR, qui autorisera l'utilisation de l'IPV à des fins d'immigration en général et non seulement à des fins d'identification des personnes qui se livrent ou qui pourraient se livrer au terrorisme ou qui y sont liées ou à des crimes liés au terrorisme ou d'autres crimes graves, y compris le crime organisé, de nature transnationale.

Atténuation : L'ASFC diffusera un bulletin opérationnel à ses employés afin de préciser l'utilisation et la communication des données IPV et l'application opérationnelle des modifications réglementaires apportées dans le cadre de la mise en œuvre de l'IIPV. L'ASFC modifiera également le Mémoire D1-16-3 (Lignes directrices administratives visant l'autorisation d'accès à quiconque aux données concernant l'information préalable sur les voyageurs [IPV] et au dossier du passager [DP], leur fourniture et leur utilisation), pour veiller à ce que l'utilisation, la conservation et la communication des données IPV soient restreintes.

En effectuant une évaluation approfondie de l'initiative de l'IIPV, on a établi que le risque potentiel d'entrave à la vie privée relevé au départ concernant l'annotation des dossiers (c'est-à-dire le processus selon lequel un voyageur a demandé de modifier sa propre IPV ou son propre DP est consigné au dossier dans le système de l'ASFC) est bien atténué au moyen de procédures internes; le risque a donc été retiré de l'ÉFVP définitive. Dans le même ordre d'idée, comme il s'agit du transporteur qui recueille les données dans le cadre de l'IIPV et qui en informe la personne, il ne s'agit plus d'un risque d'entrave à la vie privée.

L'ASFC mettra à jour l'information publique relative à l'IIPV, y compris les mémorandums D, les fichiers de renseignements personnels, la page Web de l'IIPV de l'ASFC

Web site to reflect the implementation of the IAPI initiative, and the potential ways in which the CBSA may use information. In addition, the CBSA encourages commercial airlines to provide information to travellers regarding the use of their information (e.g. this could be done through the terms and conditions of the airlines' ticket issuance process).

Implementation, enforcement and service standards

Implementation

The IAPI initiative was announced in December 2011, as part of the Beyond the Border Action Plan commitments agreed upon by Canada and the United States. The regulatory amendments are designed to provide regulatory support for the full implementation of the IAPI initiative.

The majority of the proposed IAPI-related regulatory amendments would come into force upon registration, while the coming-into-force of amendments to the IRPR relating to administration fees to transporters would coincide with the coming-into-force date of legislation making the eTA a mandatory travel document. The proposed regulatory amendments related to pre-departure PNR would come into force at a later date, based on considerations such as ratification of the Canada-EU PNR Agreement or, if deemed necessary, national security interests.

The CBSA is working closely with IRCC and commercial air carriers and their service providers to develop an expedient airline boarding approach that will meet the expected strategic, business and operational success factors of the eTA and IAPI initiatives. These success factors include the increased screening capability of travellers, which comes with using an automated process, and increased integrity of intelligence information, which is available earlier in the travel continuum. Each of the commercial air carriers (numbering approximately 200) will review and sign an action plan with the CBSA, confirming their system's readiness and ability to begin the testing process to be certified to transmit data under the IAPI requirements and receive "board/no-board" messages. The IAPI action plan is a document that CBSA testers will use to validate each air carrier's technical API/PNR transmission details, and those of the service providers they will be using, as well as to allocate a testing window. Given that there are over 200 clients to test and certify, the CBSA has been actively engaging with air carriers to schedule their testing windows. As there are several factors that impact air carrier readiness to test and certify with the CBSA, including competing business priorities, as well as

et d'autres pages portant sur l'IIPV sur le site Web de l'ASFC pour tenir compte de la mise en œuvre de l'initiative de l'IIPV et les façons dont l'ASFC pourrait se servir des données. En outre, l'ASFC invite les compagnies aériennes commerciales à informer les voyageurs de l'utilisation de leurs renseignements (par exemple dans les modalités d'émission des billets).

Mise en œuvre, application et normes de service

Mise en œuvre

L'initiative de l'IIPV a été annoncée en décembre 2011 dans le cadre des engagements du plan d'action Par-delà la frontière convenus entre le Canada et les États-Unis. Les modifications réglementaires ont pour objet de fournir un soutien réglementaire pour la mise en œuvre complète de l'initiative de l'IIPV.

La plupart des modifications réglementaires proposées relatives à l'IIPV entreraient en vigueur à l'enregistrement, tandis que les modifications au RIPR visant les frais d'administration entreraient en vigueur pour coïncider avec la date d'entrée en vigueur de la réglementation faisant de l'AVE un document de voyage obligatoire. Les modifications réglementaires proposées concernant le DP préalable au départ entreraient en vigueur à une date ultérieure établie dans les modifications, selon des considérations telles que la ratification de l'accord DP entre le Canada et l'UE ou si cela est jugé nécessaire, les intérêts du Canada en matière de sécurité nationale.

L'ASFC travaille en étroite collaboration avec IRCC ainsi que les transporteurs aériens commerciaux et leurs fournisseurs de services afin d'élaborer une stratégie de mise en œuvre qui répondra aux facteurs de succès escomptés sur les plans stratégique, organisationnel et opérationnel pour les initiatives relatives à l'AVE et à l'IIPV. Ces facteurs comprennent la capacité accrue de filtrage des voyageurs, grâce à un processus automatisé, et une intégrité accrue des renseignements de sécurité, disponibles plus tôt dans l'itinéraire du voyageur. Chacun des transporteurs aériens commerciaux (environ 200) devra réviser et signer un plan d'action établi avec l'ASFC pour confirmer que leur système est prêt et qu'ils sont en mesure de commencer le processus de mise à l'essai afin d'obtenir l'homologation nécessaire pour transmettre des données suivant les exigences de l'IIPV et recevoir des messages d'embarquement autorisé/non autorisé. Le plan d'action concernant l'IIPV est un document que les responsables techniques de l'homologation à l'ASFC utiliseront pour valider les renseignements techniques de transmission de l'IPV/DP de chaque transporteur aérien et des fournisseurs de services auxquels les transporteurs auront recours, ainsi que pour attribuer un temps d'essai aux

dependencies related to business carriers' business models and service providers, the CBSA is currently aiming to onboard the top 65 commercial air carriers, and their service providers, that transport 99% of the travellers requiring an eTA, by September 2016.

Coming into force

The IRPR amendments are divided into parts according to the date on which or manner in which they will come into force. Part 1 regulatory amendments, including those related to API and "board/no-board" messaging, will come into force upon registration. These amendments permit the CBSA to obtain API and PNR data earlier in the travel continuum, to obtain new information (i.e. flight header, UPR), and to obtain information in a specified manner (i.e. as outlined in the CMR document). They also provide the CBSA with the authority to communicate "board/no-board" messages to commercial air carriers. Additionally, Part 1 serves to update the classes of prescribed persons (i.e. persons subject to a removal order who do not hold an ARC) and the prescribed documents to include the eTA.

Part 2 regulatory amendments will come into force on September 30, 2016. These amendments allow for a period of approximately six months after the registration of Part 1 regulatory amendments during which the issuance of administration fees for infractions related to the enforcement of the eTA as a prescribed document will be suspended to allow for the transition of the majority of commercial air carriers to the IAPI systems. Fees relating to other transporter obligations (i.e. with regard to passenger documentation requirements such as visas) will continue to apply as they do today.

Part 3 amendments relate to pre-departure PNR, and will be enacted at a later date by regulatory amendment, based on considerations such as ratification of the Canada-EU PNR Agreement or, if deemed necessary, national security interests.

transporteurs. Puisqu'il faut procéder à l'essai et à l'homologation de plus de 200 clients, l'ASFC s'active auprès des transporteurs aériens à organiser les calendriers des périodes d'essai. Plusieurs facteurs pouvant avoir une incidence sur l'état de préparation des transporteurs aériens, notamment des priorités d'affaires concurrentes, de même que des dépendances des modèles d'affaires des transporteurs et des fournisseurs de services, l'ASFC vise actuellement à intégrer les 65 plus grands transporteurs aériens commerciaux et leurs fournisseurs de services, qui déplacent jusqu'à 99 % des voyageurs qui doivent être munis d'une AVE d'ici septembre 2016.

Entrée en vigueur

Les modifications au RIPR sont divisées en fonction de leur date d'entrée en vigueur ou de la manière dont elles entreront en vigueur. La première partie des modifications réglementaires, qui concerne l'IIPV et les messages d'embarquement autorisé/non autorisé, entrera en vigueur dès l'enregistrement. Ces modifications permettront à l'ASFC d'obtenir les données de l'IPV et du DP plus tôt dans le continuum des voyages, d'obtenir de nouveaux renseignements (par exemple l'en-tête du vol, RUP), et de recevoir cette information d'une façon précise (c'est-à-dire conformément aux dispositions du document ERMT). Elles permettent aussi à l'ASFC de communiquer les messages d'embarquement autorisé/non autorisé aux transporteurs aériens commerciaux. De plus, la partie 1 sert à mettre à jour les catégories des personnes visées par règlement (c'est-à-dire qui sont visées par une mesure de renvoi et qui n'ont pas d'ARC) et les documents réglementaires afin d'inclure l'AVE.

La deuxième partie des modifications réglementaires entrera en vigueur le 30 septembre 2016. Ces modifications prévoient une période d'environ six mois suivant l'enregistrement de la première partie des modifications réglementaires pendant laquelle les frais administratifs qui seraient imposés pour sanctionner les infractions relatives à l'exécution de la loi des AVE à titre de document réglementaire seraient suspendus afin de permettre à la majorité des transporteurs aériens commerciaux de faire la transition aux systèmes de l'IIPV. Les frais relatifs à d'autres obligations des transporteurs (concernant les documents que les voyageurs doivent avoir, les visas, par exemple) continueront de s'appliquer.

La troisième partie des modifications réglementaires concerne le DP préalable au départ et elle entrera en vigueur à une date ultérieure établie dans les modifications, selon des considérations telles que la ratification de l'accord DP entre le Canada et l'UE ou si cela est jugé nécessaire, les intérêts du Canada en matière de sécurité nationale.

Enforcement

Commercial air carriers that do not provide complete or accurate API on all passengers and crew are subject to financial penalties. AMPs are issued today when there is non-compliance with *Customs Act* requirements. To assist stakeholders in adapting to the changes introduced with the IAPI program, for most of the regulatory requirements, there will be a period of approximately six months after the registration of the regulatory amendments during which AMPs for the new API elements that airlines will be required to send will be issued at \$0 penalties.

In addition to AMPs, administration fees will continue to be assessed as part of the transporter obligations program. The CBSA does not intend to begin penalizing carriers for carrying a traveller who does not possess an eTA until September 30, 2016, approximately six months after the eTA becomes a mandatory travel document. Administration fees related to physical documents, such as valid passports and TRVs, will continue to be assessed as they are today, while amended provisions will apply upon coming into force of the applicable regulations, whether or not an air carrier is participating in the IAPI initiative. Should the air carrier decide to carry to Canada an FN for whom it has received a “no-board” message, the FN will be intercepted on arrival by CBSA officers at the PoE. If the FN who was the subject of the “no-board” message is determined upon examination at the PoE to be a prescribed person, or not in the possession of the prescribed documents, the air carrier may be subject to administration fees under the transporter obligation program, as would be the case today.

Performance measurement and evaluation

Canada, like the United States, will track key performance indicators in order to manage and to ensure the realization of the measurable benefits that have been defined for the IAPI initiative. Some examples of indicators to be measured for IAPI include the percentage of “no-board” messages issued by the CBSA to air carriers for improperly documented or prescribed persons that result in the passenger being denied boarding; and the percentage of flights to Canada for which PNR and/or API is provided to the CBSA within the time frames prescribed in the regulations.

To document the measurement, management and realization of IAPI benefits, the CBSA has developed a

Exécution de la loi

Les transporteurs aériens commerciaux qui ne fourniront pas de données IPV complètes ou exactes sur tous les passagers et l'équipage se verront imposer des pénalités financières. Des SAP sont imposées aujourd'hui en cas de non-conformité avec les exigences de la *Loi sur les douanes*. Afin d'aider les intervenants à s'adapter aux changements apportés par le programme IIPV, pour la plupart des exigences réglementaires, il y aura une période d'environ six mois après l'enregistrement des modifications réglementaires pendant laquelle les SAP pour les nouveaux éléments de l'IPV que devront envoyer les transporteurs aériens seront fixées à 0 \$.

En plus des SAP, des frais administratifs continueront d'être imposés dans le cadre du programme des obligations du transporteur. L'ASFC ne compte pas pénaliser les transporteurs qui transportent un voyageur ne possédant pas d'AVE jusqu'au 30 septembre 2016, environ six mois après que l'AVE soit devenu un document de voyage obligatoire. Les frais administratifs concernant les documents papier, comme les passeports et les VRT valides, continueront d'être imposés comme ils le sont aujourd'hui, les dispositions modifiées entreront en vigueur au moment de l'entrée en vigueur des règlements applicables, et ce, bien que le transporteur aérien participe ou non à l'initiative de l'IIPV. Si le transporteur aérien décide de transporter au Canada un ressortissant étranger pour lequel il a reçu un message d'embarquement non autorisé, la personne sera interceptée par des agents à son arrivée au PDE. Si le ressortissant étranger visé par un message d'embarquement non autorisé est considéré, après examen au PDE, comme une personne visée par règlement, ou qu'il n'est pas en possession des documents obligatoires, le transporteur aérien pourrait se voir imposer des frais administratifs dans le cadre du programme des obligations du transporteur, comme c'est le cas aujourd'hui.

Mesure de rendement et évaluation

Le Canada, comme les États-Unis, fera le suivi des principaux indicateurs de rendement afin de veiller à la réalisation des avantages mesurables prévus dans l'initiative de l'IIPV et à leur gestion. Voici des exemples d'indicateurs à suivre : pourcentage de messages d'embarquement non autorisé envoyés par l'ASFC à des transporteurs aériens en raison de la présence de voyageurs non munis des documents voulus ou de personnes visées par règlement dont l'embarquement a été refusé; et pourcentage de vols à destination du Canada pour lesquels des renseignements DP et/ou IPV ont été fournis à l'ASFC selon les délais prévus dans les règlements.

Pour documenter la réalisation d'avantages relatifs à l'IIPV, leur mesure et leur gestion, l'ASFC a élaboré une

performance measurement strategy, which includes a performance measurement framework (PMF), for the commercial aviation component of the IAPI initiative. This framework will serve as an objective basis for collecting information related to the expected outcomes of the initiative. For the PMF, expected benefits to be realized and specific measurable data elements attributable to the implementation of the IAPI initiative are defined, and related key performance indicators, data sources, frequency of data collection and performance targets have been identified. Based on the PMF, the necessary performance measurement infrastructure and resources will be put in place to collect relevant data on an ongoing basis. This data will be used to assess whether the measurable benefits that have been defined for the IAPI initiative are being realized. These include

- The number of “no-board” messages issued by the CBSA to air carriers and the percentage as a proportion to all travellers to Canada via the air mode.
- The percentage of “no-board” messages issued by the CBSA to air carriers for improperly documented or for prescribed persons that result in the passenger being denied boarding.
- The total number of cases documented by the CBSA Stakeholder Engagement and Outreach Unit where transporters fail to meet their obligations as outlined within the IRPR (i.e. cases where administration fees could be/are assessed for transporting improperly documented or prescribed persons to Canada).
- Total number of cases documented by the CBSA Airline Compliance Unit where AMPs are issued to air carriers based on data quality and data provision criteria required under the API/PNR Program or IAPI (when applicable).

Finally, the CBSA Benefits Management and Realization process for IAPI will serve as the corporate oversight of the realization of benefits and will also feed into the CBSA’s broader GoC performance reporting processes (e.g. the Departmental Performance Report), as well as any audits and evaluations, as required.

stratégie de mesure du rendement, qui comprend un cadre de mesure du rendement, pour le volet de l’aviation commerciale de l’initiative. Ce cadre servira de fondement objectif pour la collecte de données liées aux résultats prévus de l’initiative. Dans le cadre de mesure du rendement, les avantages prévus à réaliser et les éléments de données mesurables précis découlant de la mise en œuvre de l’initiative de l’IIPV sont définis, et les principaux indicateurs de rendement, les sources de données, la fréquence de la collecte de données et les objectifs de rendement sont énoncés. D’après le cadre de mesure du rendement, l’infrastructure et les ressources nécessaires à la mesure du rendement seront mises en place pour recueillir les données pertinentes de façon continue. Ces données serviront à évaluer si les avantages mesurables prévus de la mise en œuvre de l’initiative de l’IIPV ont été réalisés. Sont compris :

- Le nombre de messages d’embarquement non autorisé émis par l’ASFC aux transporteurs aériens et le pourcentage de tous les voyageurs à destination du Canada dans le mode aérien.
- Le pourcentage de messages d’embarquement non autorisé émis par l’ASFC aux transporteurs aériens pour des personnes non munies des documents réglementaires ou des personnes visées dont l’embarquement est alors interdit.
- Le nombre de cas consignés par l’Unité de mobilisation et de sensibilisation des intervenants de l’ASFC dans lesquels les transporteurs n’ont pas respecté leurs obligations prévues par le RIPR (c’est-à-dire des cas où des frais d’administration sont ou seraient imposés aux transporteurs aériens pour avoir transporté des personnes non munies des documents réglementaires ou des personnes visées au Canada).
- Le nombre de cas consignés par l’Unité de l’observation des transporteurs aériens dans lesquels des sanctions administratives pécuniaires (SAP) sont imposées aux transporteurs aériens en raison de la qualité des données et des critères de transmission des données prévus par le programme IPV/DP ou l’IIPV (s’il y a lieu).

Enfin, le processus de gestion et de réalisation des avantages de l’ASFC lié à l’IIPV sera considéré comme une méthode de surveillance de l’Agence en ce qui a trait à la réalisation d’avantages et servira dans le cadre des processus gouvernementaux généraux d’établissement de rapports sur le rendement de l’ASFC (par exemple rapport ministériel sur le rendement) et dans le cadre de vérifications et d’évaluations, au besoin.

Contact

Jennifer McKinley
Director
IAPV Policy
Programs Branch
Canada Border Services Agency
Telephone: 343-291-7536
Email: Jennifer.McKinley@cbsa-asfc.gc.ca

Personne-ressource

Jennifer McKinley
Directrice
Politiques relatives à l'IIPV
Direction générale des programmes
Agence des services frontaliers du Canada
Téléphone : 343-291-7536
Courriel : Jennifer.McKinley@cbsa-asfc.gc.ca

Small Business Lens Checklist

1. Name of the sponsoring regulatory organization:

Canada Border Services Agency

2. Title of the regulatory proposal:

Interactive Advance Passenger Information Initiative

3. Is the checklist submitted with a RIAS for the *Canada Gazette*, Part I or Part II?

Canada Gazette, Part I

Canada Gazette, Part II

A. Small business regulatory design

I	Communication and transparency	Yes	No	N/A
1.	Are the proposed regulations or requirements easily understandable in everyday language?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Is there a clear connection between the requirements and the purpose (or intent) of the proposed regulations?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Will there be an implementation plan that includes communications and compliance promotion activities, that informs small business of a regulatory change and guides them on how to comply with it (e.g. information sessions, sample assessments, toolkits, Web sites)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	If new forms, reports or processes are introduced, are they consistent in appearance and format with other relevant government forms, reports or processes?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Any new reporting requirements or processes introduced for small businesses under the IAPI regulatory proposal will be consistent with those already in place under the current API/PNR program and are thus consistent with existing relevant government processes.				
II	Simplification and streamlining	Yes	No	N/A
1.	Will streamlined processes be put in place (e.g. through BizPaL, Canada Border Services Agency single window) to collect information from small businesses where possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
IAPI will leverage the existing streamlined processes of the API/PNR program to collect information from these small businesses.				
2.	Have opportunities to align with other obligations imposed on business by federal, provincial, municipal or international or multinational regulatory bodies been assessed?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
While obligations imposed on business by provincial and municipal regulatory bodies would not apply in this case, the IAPI regulatory proposal has been developed in close consideration of internationally recognized formats, definitions and standards of existing border control interactive systems for screening air travellers. In particular, the IAPI regulatory proposal has been developed to align with systems and guidelines imposed by international federal bodies, such as the International Air Transport Association (IATA) and the International Civil Aviation Organization (ICAO).				
3.	Has the impact of the proposed regulations on international or interprovincial trade been assessed?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
This regulatory proposal is not anticipated to have impacts on international or interprovincial trade as it is focused solely on air passenger conveyances to Canada.				

II	Simplification and streamlining	Yes	No	N/A
4.	If the data or information, other than personal information, required to comply with the proposed regulations is already collected by another department or jurisdiction, will this information be obtained from that department or jurisdiction instead of requesting the same information from small businesses or other stakeholders? (The collection, retention, use, disclosure and disposal of personal information are all subject to the requirements of the <i>Privacy Act</i> . Any questions with respect to compliance with the <i>Privacy Act</i> should be referred to the department's or agency's ATIP office or legal services unit.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
The information required to comply with the proposed regulatory amendments is already collected by the CBSA for the existing API/PNR program and will not increase or duplicate the information requested from small businesses by other departments or jurisdictions.				
5.	Will forms be pre-populated with information or data already available to the department to reduce the time and cost necessary to complete them? (Example: When a business completes an online application for a licence, upon entering an identifier or a name, the system pre-populates the application with the applicant's personal particulars, such as contact information and date, when that information is already available to the department.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
While templates and standardized formatting for transmitting passenger information will be provided by the CBSA to airlines during the testing and certification process, specific information for each flight will be unique, making the pre-population of data largely unfeasible for the purposes of IAPI.				
6.	Will electronic reporting and data collection be used, including electronic validation and confirmation of receipt of reports where appropriate?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.	Will reporting, if required by the proposed regulations, be aligned with generally used business processes or international standards if possible?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The IAPI regulatory proposal has been developed in close consideration of internationally recognized formats, definitions and standards of existing border control interactive systems for screening air travellers. Further, as a Beyond the Border commitment, IAPI has been developed to align with the technical specifications and requirements of the U.S. Customs and Border Protection interactive system for screening air travellers.				
8.	If additional forms are required, can they be streamlined with existing forms that must be completed for other government information requirements?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
No additional forms will be required. Information to be submitted by air carriers (including small businesses) will be the same as under the current API/PNR program.				
III	Implementation, compliance and service standards	Yes	No	N/A
1.	Has consideration been given to small businesses in remote areas, with special consideration to those that do not have access to high-speed (broadband) Internet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
All small businesses considered in the cost-benefit analysis for IAPI have access to the Internet and use it (or a service provider) to submit API data under the current CBSA API/PNR program. Either the MQ Network (through a service provider) or IAG/secure email transmission methods are used by small businesses. There are no airlines identified that do not have access to high-speed Internet.				
2.	If regulatory authorizations (e.g. licences, permits or certifications) are introduced, will service standards addressing timeliness of decision making be developed that are inclusive of complaints about poor service?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
There will not be any new regulatory authorizations introduced. The regulatory authorizations required under the IAPI initiative will be the same as those currently required under the CBSA API/PNR program.				
3.	Is there a clearly identified contact point or help desk for small businesses and other stakeholders?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The CBSA will leverage current services provided to air carriers, including client account managers; the Advance Passenger Information (API)/Passenger Name Record (PNR), PAXIS Support Unit (APSU); and the High Availability Response Team (HART). The CBSA also manages the Border Information Service (BIS), which is an automated telephone service that answers incoming calls and provides general information on CBSA programs, services and initiatives through recorded scripts. Officers are available from Monday to Friday, 8:00 a.m. to 4:00 p.m., should callers require additional information. The BIS accepts calls not only from within Canada, but from overseas as well.				

B. Regulatory flexibility analysis and reverse onus

IV	Regulatory flexibility analysis	Yes	No	N/A
1.	<p>Does the RIAS identify at least one flexible option that has lower compliance or administrative costs for small businesses in the small business lens section?</p> <p>Examples of flexible options to minimize costs are as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Longer time periods to comply with the requirements, longer transition periods or temporary exemptions; • Performance-based standards; • Partial or complete exemptions from compliance, especially for firms that have good track records (legal advice should be sought when considering such an option); • Reduced compliance costs; • Reduced fees or other charges or penalties; • Use of market incentives; • A range of options to comply with requirements, including lower-cost options; • Simplified and less frequent reporting obligations and inspections; and • Licences granted on a permanent basis or renewed less frequently. 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Does the RIAS include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, quantified and monetized compliance and administrative costs for small businesses associated with the initial option assessed, as well as the flexible, lower-cost option?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Does the RIAS include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, a consideration of the risks associated with the flexible option? (Minimizing administrative or compliance costs for small business cannot be at the expense of greater health, security or safety or create environmental risks for Canadians.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	Does the RIAS include a summary of feedback provided by small business during consultations?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V	Reverse onus	Yes	No	N/A
1.	If the recommended option is not the lower-cost option for small business in terms of administrative or compliance costs, is a reasonable justification provided in the RIAS?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Liste de vérification de la lentille des petites entreprises

1. Nom de l'organisme de réglementation responsable :

Agence des services frontaliers du Canada

2. Titre de la proposition de réglementation :

Initiative relative à l'Information interactive préalable sur les voyageurs

3. La liste de vérification est-elle soumise avec le RÉIR de la Partie I ou de la Partie II de la *Gazette du Canada*? *Gazette du Canada*, Partie I *Gazette du Canada*, Partie II**A. Conception de la réglementation pour les petites entreprises**

I	Communication et transparence	Oui	Non	S.O.
1.	La réglementation ou les exigences proposées sont-elles faciles à comprendre et rédigées dans un langage simple?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Y a-t-il un lien clair entre les exigences et l'objet principal (ou l'intention) de la réglementation proposée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	A-t-on prévu un plan de mise en œuvre incluant des activités de communications et de promotion de la conformité destinées à informer les petites entreprises sur les changements intervenus dans la réglementation, d'une part, et à les guider sur la manière de s'y conformer, d'autre part (par exemple séances d'information, évaluations types, boîtes à outils, sites Web)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	Si la proposition implique l'utilisation de nouveaux formulaires, rapports ou processus, la présentation et le format de ces derniers correspondent-ils aux autres formulaires, rapports ou processus pertinents du gouvernement?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les nouvelles exigences en matière de déclaration et les nouveaux processus visant les petites entreprises aux termes de la réglementation proposée correspondront à ceux déjà en place dans le cadre du programme IPV/DP et, par conséquent, ils correspondront aux processus pertinents du gouvernement.				
II	Simplification et rationalisation	Oui	Non	S.O.
1.	Des processus simplifiés seront-ils mis en place (en recourant par exemple au service PerLE, au guichet unique de l'Agence des services frontaliers du Canada) afin d'obtenir les données requises des petites entreprises si possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
L'IIPV tirera profit des processus simplifiés en place du programme IPV/DP pour obtenir les données des petites entreprises.				
2.	Est-ce que les possibilités d'harmonisation avec les autres obligations imposées aux entreprises par les organismes de réglementation fédéraux, provinciaux, municipaux ou multilatéraux ou internationaux ont été évaluées?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Même si les obligations imposées aux entreprises par les organismes de réglementation provinciaux et municipaux ne s'appliquent pas dans ce cas-ci, la réglementation proposée relative à l'IIPV a été élaborée en considérant les formats, les définitions et les normes internationalement acceptés concernant les systèmes interactifs existants de contrôle frontalier pour filtrer les voyageurs aériens. Plus précisément, la réglementation proposée relative à l'IIPV a été élaborée pour être harmonisée avec les systèmes et les lignes directrices imposés par les organismes fédéraux internationaux, comme l'Association du Transport Aérien International (IATA) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).				
3.	Est-ce que l'impact de la réglementation proposée sur le commerce international ou interprovincial a été évalué?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
La réglementation proposée ne devrait pas avoir d'incidence sur le commerce international ou interprovincial puisqu'elle porte uniquement sur les moyens de transport de voyageurs aériens à destination du Canada.				

II	Simplification et rationalisation	Oui	Non	S.O.
4.	Si les données ou les renseignements — autres que les renseignements personnels — nécessaires pour le respect de la réglementation proposée ont déjà été recueillis par un autre ministère ou une autre administration, obtiendra-t-on ces informations auprès de ces derniers, plutôt que de demander à nouveau cette même information aux petites entreprises ou aux autres intervenants? (La collecte, la conservation, l'utilisation, la divulgation et l'élimination des renseignements personnels sont toutes assujetties aux exigences de la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> . Toute question relative au respect de la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> devrait être renvoyée au bureau de l'AIPRP ou aux services juridiques du ministère ou de l'organisme concerné.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Les renseignements nécessaires au respect des modifications réglementaires proposées sont déjà recueillis par l'ASFC dans le cadre du programme IPV/DP; les petites entreprises n'auront pas à fournir plus de renseignements ou des renseignements en double à d'autres ministères ou administrations.				
5.	Les formulaires seront-ils préremplis avec les renseignements ou les données déjà disponibles au ministère en vue de réduire le temps et les coûts nécessaires pour les remplir (par exemple, quand une entreprise remplit une demande en ligne pour un permis, en entrant un identifiant ou un nom, le système pré-remplit le formulaire avec les données personnelles, telles que les coordonnées du demandeur ou la date, lorsque cette information est déjà disponible au ministère)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Même si l'ASFC remettra aux compagnies aériennes des gabarits et des formats normalisés pour transmettre les données sur les voyageurs à l'étape de la mise à l'essai et de l'homologation, les données de chaque vol seront uniques, faisant en sorte qu'il est pratiquement impossible de fournir des formulaires préremplis aux fins de l'IIPV.				
6.	Est-ce que les rapports et la collecte de données électroniques, notamment la validation et la confirmation électroniques de la réception de rapports, seront utilisés?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.	Si la réglementation proposée l'exige, est-ce que les rapports seront harmonisés selon les processus opérationnels généralement utilisés par les entreprises ou les normes internationales lorsque cela est possible?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La réglementation proposée relative à l'IIPV a été élaborée en considérant les formats, les définitions et les normes internationalement acceptés concernant les systèmes interactifs existants de contrôle frontalier pour filtrer les voyageurs aériens. De plus, conformément à l'engagement prévu dans le Plan d'action par-delà la frontière, l'IIPV a été développée pour être harmonisée avec les spécifications techniques et les exigences du système interactif du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis pour filtrer les voyageurs aériens.				
8.	Si d'autres formulaires sont requis, peut-on les rationaliser en les combinant à d'autres formulaires de renseignements exigés par le gouvernement?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucun autre formulaire n'est requis. Les renseignements que devront transmettre les transporteurs aériens (y compris les petites entreprises) seront les mêmes que ceux du programme IPV/DP.				
III	Mise en œuvre, conformité et normes de service	Oui	Non	S.O.
1.	A-t-on pris en compte les petites entreprises dans les régions éloignées, en particulier celles qui n'ont pas accès à Internet haute vitesse (large bande)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Les petites entreprises qui ont fait partie de l'analyse coûts-avantages de l'IIPV ont toutes accès à Internet et l'utilisent (ou font appel à un fournisseur de service) pour transmettre les données IPV dans le cadre du programme IPV/DP actuel de l'ASFC. Elles utilisent soit le réseau MQ (par l'entremise d'un fournisseur de service) soit la PII/courriel sécurisé comme méthode de transmission. Il n'y a aucune compagnie aérienne identifiée qui n'a pas d'accès à Internet haute vitesse.				
2.	Si des autorisations réglementaires (par exemple licences, permis, certificats) sont instaurées, des normes de service seront-elles établies concernant la prise de décisions en temps opportun, y compris pour ce qui est des plaintes portant sur le caractère inadéquat du service?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucune nouvelle autorisation réglementaire ne sera instaurée. Les autorisations réglementaires requises dans le cadre de l'initiative de l'IIPV seront les mêmes que celles du programme IPV/DP de l'ASFC.				
3.	Un point de contact ou un bureau de dépannage a-t-il été clairement identifié pour les petites entreprises et les autres intervenants?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'ASFC misera sur les services actuellement offerts aux transporteurs aériens, y compris les chargés de comptes clients; l'Unité de soutien à l'Information préalable sur les voyageurs/dossier du passager (IPV/DP) et au SIPAX (USIS); l'Équipe d'intervention pour les systèmes à disponibilité élevée (HART). L'ASFC gère également le Service d'information sur la frontière (SIF), un service téléphonique automatisé qui répond aux appels entrants et donne des renseignements généraux sur les programmes, les services et les initiatives de l'ASFC à l'aide de messages préenregistrés. Des agents sont en service du lundi au vendredi, de 8 h à 16 h, au cas où un appelant aurait besoin de renseignements supplémentaires. Le SIF accepte non seulement les appels du Canada, mais aussi ceux de l'étranger.				

B. Analyse de flexibilité réglementaire et inversion de la charge de la preuve

IV	Analyse de flexibilité réglementaire	Oui	Non	S.O.
1.	<p>Est-ce que le RÉIR comporte, dans la section relative à la lentille des petites entreprises, au moins une option flexible permettant de réduire les coûts de conformité ou les coûts administratifs assumés par les petites entreprises?</p> <p>Exemples d'options flexibles pour réduire les coûts :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allongement du délai pour se conformer aux exigences, extension des périodes de transition ou attribution d'exemptions temporaires; • Recours à des normes axées sur le rendement; • Octroi d'exemptions partielles ou totales de conformité, surtout pour les entreprises ayant de bons antécédents (remarque : on devrait demander un avis juridique lorsqu'on envisage une telle option); • Réduction des coûts de conformité; • Réduction des frais ou des autres droits ou pénalités; • Utilisation d'incitatifs du marché; • Recours à un éventail d'options pour se conformer aux exigences, notamment des options de réduction des coûts; • Simplification des obligations de présentation de rapports et des inspections ainsi que la réduction de leur nombre; • Octroi de licences permanentes ou renouvelables moins fréquemment. 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Le RÉIR renferme-t-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, les coûts administratifs et de conformité quantifiés et exprimés en valeur monétaire, auxquels feront face les petites entreprises pour l'option initiale évaluée, de même que l'option flexible (dont les coûts sont moins élevés)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Le RÉIR comprend-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, une discussion des risques associés à la mise en œuvre de l'option flexible? (La minimisation des coûts administratifs et des coûts de conformité ne doit pas se faire au détriment de la santé des Canadiens, de la sécurité ou de l'environnement du Canada.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	Le RÉIR comprend-il un sommaire de la rétroaction fournie par les petites entreprises pendant les consultations?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V	Inversion de la charge de la preuve	Oui	Non	S.O.
1.	Si l'option recommandée n'est pas l'option représentant les coûts les plus faibles pour les petites entreprises (par rapport aux coûts administratifs ou aux coûts de conformité), le RÉIR comprend-il une justification raisonnable?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Registration
SOR/2016-36 March 11, 2016

CUSTOMS ACT

Regulations Amending the Designated Provisions (Customs) Regulations

P.C. 2016-119 March 11, 2016

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, pursuant to subsection 109.1(3)^a of the *Customs Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Designated Provisions (Customs) Regulations*.

Regulations Amending the Designated Provisions (Customs) Regulations

Amendments

1 The portion of item 50 of Part 1 of Schedule 1 to the *Designated Provisions (Customs) Regulations*¹ in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Short-form Description
50	Failing to provide prescribed information, within the prescribed time and in the prescribed manner, about a person on board or expected to be on board a conveyance

Enregistrement
DORS/2016-36 Le 11 mars 2016

LOI SUR LES DOUANES

Règlement modifiant le Règlement sur les dispositions désignées (douanes)

C.P. 2016-119 Le 11 mars 2016

Sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu du paragraphe 109.1(3)^a de la *Loi sur les douanes*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les dispositions désignées (douanes)*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur les dispositions désignées (douanes)

Modifications

1 Le passage de l'article 50 de la partie 1 de l'annexe 1 du *Règlement sur les dispositions désignées (douanes)*¹ figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Description abrégée
50	Avoir omis de fournir des renseignements réglementaires sur toute personne qui est ou devrait être à bord d'un moyen de transport dans le délai et selon les modalités réglementaires

^a S.C. 2001, c. 25, s. 62

^b R.S. c. 1, (2nd Supp.)

¹ SOR/2002-336

^a L.C. 2001, ch. 25, art. 62

^b L.R., ch. 1 (2^e suppl.)

¹ DORS/2002-336

2 Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after Part 5:

PART 5.1

**Passenger Information
(Customs) Regulations**

	Column 1	Column 2
Item	Designated Provision	Short-form Description
1	8(1)	Failing to provide the Minister, within the prescribed time and in the prescribed manner, with missing or accurate information

3 Part 5.1 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 1:

	Column 1	Column 2
Item	Designated Provision	Short-form Description
2	8(3)	Failing to provide the Minister, within the prescribed time and in the prescribed manner, with the required information

Coming into Force

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

(2) Section 3 comes into force on a day to be fixed by amendment to this subsection.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 432, following SOR/2016-35.

2 L'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après la partie 5, de ce qui suit :

PARTIE 5.1

**Règlement sur les
renseignements relatifs aux
passagers (douanes)**

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Disposition désignée	Description abrégée
1	8(1)	Avoir omis de fournir au ministre, dans le délai et selon les modalités prévus, les renseignements exacts ou manquants

3 La partie 5.1 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Disposition désignée	Description abrégée
2	8(3)	Avoir omis de fournir au ministre, dans le délai et selon les modalités prévus, les renseignements exigés

Entrée en vigueur

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

(2) L'article 3 entre en vigueur à la date fixée par modification du présent paragraphe.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 432, à la suite du DORS/2016-35.

Registration
SOR/2016-37 March 11, 2016

IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations

P.C. 2016-120 March 11, 2016

Whereas, pursuant to subsection 5(2)^a and section 150 of the *Immigration and Refugee Protection Act*^b, the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness has caused a copy of the proposed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations*, substantially in the annexed form, to be laid before each House of Parliament;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, pursuant to subsection 5(1) and section 150 of the *Immigration and Refugee Protection Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations*.

Enregistrement
DORS/2016-37 Le 11 mars 2016

LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés

C.P. 2016-120 Le 11 mars 2016

Attendu que le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, conformément au paragraphe 5(2)^a et à l'article 150 de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*^b, a fait déposer le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, conforme en substance au texte ci-après, devant chaque chambre du Parlement,

À ces causes, sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu du paragraphe 5(1) et de l'article 150 de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, ci-après.

^a S.C. 2008, c. 3, s. 2

^b S.C. 2001, c. 27

^a L.C. 2008, ch. 3, art. 2

^b L.C. 2001, ch. 27

Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations

Amendments

PART 1

Amendments Coming into Force on the Day of Registration

1 The *Immigration and Refugee Protection Regulations*¹ are amended by adding the following after section 1:

Definition of *agent* — section 148 of the Act

1.1 (1) For the purposes of section 148 of the Act, agent includes any person — whether or not an independent contractor — who provides services as a representative of a vehicle owner, operator or charterer.

Definition of *agent* — paragraph 148(1)(d) of the Act

(2) For the purposes of paragraph 148(1)(d) of the Act, agent includes, in addition to a person referred to in subsection (1), a charterer and an owner or operator of a reservation system.

2 (1) The definition *agent* in section 2 of the Regulations is repealed.

(2) The definitions *commercial vehicle* and *transporter* in section 2 of the Regulations are replaced by the following:

commercial vehicle means a vehicle that is used for commercial purposes. (*véhicule commercial*)

transporter means

- (a)** a person who owns, operates, charters or manages a vehicle or fleet of vehicles;
- (b)** a person who owns or operates an international tunnel or bridge;
- (c)** a designated airport authority as defined in subsection 2(1) of the *Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act*; or

¹ SOR/2002-227

Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés

Modifications

PARTIE 1

Modifications entrant en vigueur à la date d'enregistrement

1 Le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*¹ est modifié par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :

Définition de *mandataire* — article 148 de la Loi

1.1 (1) Pour l'application de l'article 148 de la Loi, mandataire s'entend notamment de toute personne — entrepreneur indépendant ou non — qui fournit des services de représentation aux propriétaires, aux exploitants et aux affrêteurs de véhicules.

Définition de *mandataire* — alinéa 148(1)d) de la Loi

(2) Pour l'application de l'alinéa 148(1)d) de la Loi, mandataire s'entend, en plus de la personne visée au paragraphe (1), de l'affrêteur et du propriétaire ou de l'exploitant d'un système de réservation.

2 (1) La définition de *mandataire*, à l'article 2 du même règlement, est abrogée.

(2) Les définitions de *transporteur* et *véhicule commercial*, à l'article 2 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

transporteur

- a)** Personne qui exploite, affrète ou gère un véhicule ou un parc de véhicules ou en est propriétaire;
- b)** propriétaire ou exploitant d'un pont ou d'un tunnel international;
- c)** administration aéroportuaire désignée au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi relative aux cessions d'aéroports*;
- d)** mandataire d'une personne ou administration visée aux alinéas a) à c). (*transporter*)

¹ DORS/2002-227

(d) an agent for a person or authority referred to in paragraphs (a) to (c). (*transporteur*)

(3) The portion of the definition *administration fee* in section 2 of the English version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

administration fee means a portion of the average cost incurred by Her Majesty in right of Canada in respect of foreign nationals referred to in subsection 279(1), and includes the costs relating to

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

time of departure means

(a) in the case of a commercial vehicle that carries persons or goods by air, the time of take-off from the last point of embarkation of persons before the vehicle arrives in Canada; and

(b) in the case of a commercial vehicle that carries persons or goods by water or land, the time of departure from the last point of embarkation of persons before the vehicle arrives in Canada. (*moment du départ*)

3 Section 258.1 of the Regulations is replaced by the following:

Prescribed persons

258.1 For the purposes of paragraph 148(1)(a) of the Act, the following persons are prescribed:

(a) any foreign national who is the subject of a declaration made under subsection 22.1(1) of the Act, unless they hold a temporary resident permit issued under section 24 of the Act; and

(b) any foreign national who is not authorized under subsection 52(1) of the Act to return to Canada.

4 Paragraph 259(a) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

a) le titre de voyage visé au paragraphe 31(3) de la Loi;

véhicule commercial Véhicule utilisé à des fins commerciales. (*commercial vehicle*)

(3) Le passage de la définition de *administration fee* précédant l'alinéa a), à l'article 2 de la version anglaise du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

administration fee means a portion of the average cost incurred by Her Majesty in right of Canada in respect of foreign nationals referred to in subsection 279(1), and includes the costs relating to

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

moment du départ

a) Dans le cas d'un véhicule commercial qui amène des personnes ou apporte des marchandises par voie aérienne, moment où il décolle du dernier lieu d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada;

b) dans le cas d'un véhicule commercial qui amène des personnes ou apporte des marchandises par voie maritime ou terrestre, moment où il quitte le dernier lieu d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada. (*time of departure*)

3 L'article 258.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Personnes visées par règlement

258.1 Pour l'application de l'alinéa 148(1)a) de la Loi, sont visés par règlement :

a) l'étranger faisant l'objet d'une déclaration visée au paragraphe 22.1(1) de la Loi, à moins qu'il ne soit titulaire d'un permis de séjour temporaire délivré au titre de l'article 24 de la Loi;

b) l'étranger qui n'est pas autorisé, au titre du paragraphe 52(1) de la Loi, à revenir au Canada.

4 L'alinéa 259a) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) le titre de voyage visé au paragraphe 31(3) de la Loi;

5 Section 260 of the Regulations is replaced by the following:

Holding prescribed documentation

260 (1) If a commercial transporter has reasonable grounds to believe that the prescribed documents of a person whom it carries to Canada may not be available for examination at a port of entry, the commercial transporter must give the person a receipt for the documents and hold the documents until examination.

Presenting documents

(2) A commercial transporter that holds the documents of a person must, when presenting the person for examination under paragraph 148(1)(b) of the Act, present the documents and a copy of the receipt.

6 Section 263 of the Regulations is replaced by the following:

Medical examination and treatment

263 (1) A commercial transporter must arrange for the medical examination of a foreign national who is required to submit to one under paragraph 16(2)(b) of the Act and for any medical examination, surveillance or treatment that is imposed under section 32.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply if

(a) the foreign national holds a temporary or permanent resident visa at the time of their examination and the foreign national's health condition is not a result of the commercial transporter's negligence; or

(b) the foreign national has been authorized to enter and remain in Canada and is not a member of the crew.

Prescribed medical costs

(3) For the purposes of paragraph 148(1)(g) of the Act, any medical costs incurred with respect to the foreign national are prescribed costs and are to be calculated on the basis of the applicable provincial health insurance system.

7 Subsection 268(2) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

Failure to join means of transportation

(2) A transporter must, without delay, notify an officer at the nearest port of entry when a foreign national who

5 L'article 260 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Rétention des documents réglementaires

260 (1) S'il a des motifs raisonnables de croire que les documents réglementaires de la personne qu'il amène au Canada pourraient ne pas être disponibles pour le contrôle à un point d'entrée, le transporteur commercial remet un récépissé pour les documents à la personne et retient ceux-ci jusqu'au contrôle.

Présentation des documents

(2) Le transporteur commercial qui retient les documents d'une personne doit les présenter, avec une copie du récépissé remis à la personne, lorsqu'il présente cette dernière au contrôle prévu à l'alinéa 148(1)(b) de la Loi.

6 L'article 263 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Mise en observation ou sous traitement

263 (1) Il incombe au transporteur commercial de veiller à la visite médicale à laquelle l'étranger est tenu de se soumettre aux termes du paragraphe 16(2) de la Loi et à sa mise en observation ou sous traitement médical imposée en vertu de l'article 32.

Exception

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas dans les cas suivants :

a) l'étranger est titulaire d'un visa de résident temporaire ou permanent au moment du contrôle et son état de santé ne résulte pas de la négligence du transporteur commercial;

b) l'étranger n'est pas un membre d'équipage et est autorisé à entrer et à séjourner au Canada.

Frais médicaux réglementaires

(3) Pour l'application de l'alinéa 148(1)(g) de la Loi, les frais médicaux engagés à l'égard de l'étranger sont des frais réglementaires et sont calculés selon le barème du régime d'assurance-santé provincial applicable.

7 Le paragraphe 268(2) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Failure to join means of transportation

(2) A transporter must, without delay, notify an officer at the nearest port of entry when a foreign national who

entered Canada to become a member of the crew of the transporter's vessel fails to join the means of transportation within the period provided in paragraph 184(2)(b).

8 Section 269 of the Regulations is replaced by the following:

Prescribed information

269 (1) On the request of an official of the Canada Border Services Agency, a commercial transporter that carries or expects to carry persons to Canada on board its commercial vehicle must provide the Canada Border Services Agency with the following information about each person whom it expects to carry:

- (a) their surname, first name and any middle names, their date of birth, their citizenship or nationality and their gender;
- (b) the type and number of each passport or other travel document that identifies them and the name of the country or entity that issued it;
- (c) their reservation record locator number, if any;
- (d) the unique passenger reference assigned to them by the commercial transporter, if any, or, in the case of a crew member who has not been assigned one, notice of their status as a crew member;
- (e) any information about the person that is in a reservation system of the commercial transporter or its agent; and
- (f) the following information about their carriage on board the commercial vehicle:
 - (i) if the person is carried or is expected to be carried on board the commercial vehicle by air, the date and time of take-off from the last point of embarkation of persons before the commercial vehicle arrives in Canada or, if the person is carried or is expected to be carried on board the vehicle by water or land, the date and time of departure from the last point of embarkation of persons before the commercial vehicle arrives in Canada,
 - (ii) the last point of embarkation of persons before the commercial vehicle arrives in Canada,
 - (iii) the date and time of arrival of the commercial vehicle at the first point of disembarkation of persons in Canada,
 - (iv) the first point of disembarkation of persons in Canada, and

entered Canada to become a member of the crew of the transporter's vessel fails to join the means of transportation within the period provided in paragraph 184(2)(b).

8 L'article 269 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Renseignements requis

269 (1) Le transporteur commercial qui amène ou doit amener au Canada des personnes à bord de son véhicule commercial fournit à l'Agence des services frontaliers du Canada, sur demande d'un fonctionnaire de celle-ci, les renseignements ci-après concernant chaque personne qui doit être amenée :

- a) ses nom, prénoms, date de naissance, citoyenneté ou nationalité et sexe;
- b) le type et le numéro de chaque passeport ou autre titre de voyage qui l'identifie et le nom du pays ou de l'entité qui les a délivrés;
- c) le numéro de son dossier de réservation, le cas échéant;
- d) la référence unique de passager qui lui est attribuée, le cas échéant, par le transporteur commercial ou, à défaut, dans le cas d'un membre d'équipage, l'avis de sa qualité de membre d'équipage;
- e) les renseignements sur la personne qui se trouvent dans un système de réservation du transporteur commercial ou du mandataire de celui-ci;
- f) les renseignements ci-après concernant son transport à bord du véhicule commercial :
 - (i) dans le cas où elle est ou devrait être amenée à bord du véhicule commercial par voie aérienne, les date et heure où le véhicule commercial décolle du dernier lieu d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada ou, dans le cas où elle est ou devrait être amenée à bord du véhicule commercial par voie maritime ou terrestre, celles où le véhicule commercial quitte le dernier lieu d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada,
 - (ii) le dernier lieu d'embarquement de personnes avant l'arrivée du véhicule commercial au Canada,
 - (iii) les date et heure d'arrivée du véhicule commercial au premier lieu de débarquement de personnes au Canada,
 - (iv) le premier lieu de débarquement de personnes au Canada,

(v) in the case of a commercial vehicle that carries persons or goods by air, the flight code identifying the commercial transporter and the flight number.

Electronic means

(2) The information referred to in subsection (1) must be provided by electronic means in accordance with the technical requirements, specifications and procedures for electronic data interchange set out in the document entitled *CBSA Carrier Messaging Requirements* issued by the Canada Border Services Agency, as amended from time to time.

Time of transmission — paragraphs (1)(a) to (d)

(3) The information referred to in paragraphs (1)(a) to (d) must be provided

(a) not later than one hour before the time of departure, if the information relates to a member of the crew; and

(b) not later than the time of check-in, if the information relates to any other person who is expected to be on board the commercial vehicle.

Time of transmission — paragraph (1)(e)

(4) The information referred to in paragraph (1)(e) must be provided not later than at the time of departure.

Time of transmission — paragraph (1)(d)

(5) The information referred to in paragraph (1)(d) must also be provided, for each passenger who is on board the commercial vehicle at the time of departure, not later than 30 minutes after the time of departure.

Incomplete or inaccurate information

(6) A commercial transporter that becomes aware before or at the time of departure that information they have provided under paragraph 148(1)(d) of the Act is incomplete or inaccurate must, in the manner described in subsection (2) and without delay, provide the Canada Border Services Agency with the missing or accurate information.

Exception — paragraph (1)(e)

(7) Subsection (6) does not apply in respect of information referred to in paragraph (1)(e).

(v) dans le cas d'un véhicule commercial qui amène des personnes ou apporte des marchandises par voie aérienne, le code de vol identifiant le transporteur commercial et le numéro de vol.

Voie électronique

(2) Les renseignements visés au paragraphe (1) sont fournis par voie électronique, conformément aux exigences, spécifications et pratiques techniques qui visent l'échange de données informatisées et qui sont énoncées dans le document intitulé *Exigences de l'ASFC relatives à l'infrastructure de messagerie des transporteurs*, établi par l'Agence des services frontaliers du Canada, avec ses modifications successives.

Délai de transmission — alinéas (1)a) à d)

(3) Les renseignements visés aux alinéas (1)a) à d) sont fournis dans le délai suivant :

a) en ce qui concerne les membres d'équipage, au plus tard une heure avant le moment du départ;

b) en ce qui concerne toute autre personne qui devrait être à bord du véhicule commercial, au plus tard au moment de l'enregistrement.

Délai de transmission — alinéa (1)e)

(4) Les renseignements visés à l'alinéa (1)e) sont fournis au plus tard au moment du départ.

Délai de transmission — alinéa (1)d)

(5) Les renseignements visés à l'alinéa (1)d) sont également fournis au plus tard trente minutes après le moment du départ à l'égard de chaque passager qui est à bord du véhicule commercial au moment du départ.

Renseignements inexacts ou incomplets

(6) Le transporteur commercial qui, au moment du départ ou avant celui-ci, se rend compte que les renseignements qu'il a fournis en application de l'alinéa 148(1)d) de la Loi sont inexacts ou incomplets fournit sans délai à l'Agence des services frontaliers du Canada, selon les modalités prévues au paragraphe (2), les renseignements exacts ou manquants.

Exception — alinéa (1)e)

(7) Le paragraphe (6) ne s'applique pas à l'égard des renseignements visés à l'alinéa (1)e).

Time of transmission — paragraph (1)(f)

(8) The information referred to in paragraph (1)(f) must be provided at the same time that any information referred to in subsections (3) to (7) is provided.

Maximum retention period

(9) The Canada Border Services Agency may retain information referred to in paragraphs (1)(a) to (d) about a person for up to three years and six months after the day of departure of the commercial vehicle that carried or was to carry the person to Canada.

Retention period — investigation

(10) After the period referred to in subsection (9), the Canada Border Services Agency may retain the information referred to in that subsection about a person for as long as it is required as part of an investigation, but in no case longer than six years after the day of departure of the commercial vehicle that carried or was to carry the person to Canada.

Notice by Canada Border Services Agency

270 (1) The Canada Border Services Agency may notify a commercial transporter that a person whom it expects to carry to Canada may be a person who is prescribed under section 258.1 or may be a person who does not hold the necessary documents prescribed under section 259.

Obligations unchanged

(2) For greater certainty, subsection (1) does not relieve a commercial transporter of its obligation to comply with any requirement imposed by the Act or these Regulations.

9 The portion of subsection 273(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Obligation to carry from Canada

273 (1) A commercial transporter that has carried a foreign national referred to in this subsection to Canada or caused such a foreign national to be carried to Canada must, without delay, carry the foreign national from Canada

Délai de transmission — alinéa (1)f)

(8) Les renseignements visés à l'alinéa (1)f) sont fournis au même moment que ceux visés aux paragraphes (3) à (7).

Période de conservation des renseignements

(9) L'Agence des services frontaliers du Canada peut conserver les renseignements visés aux alinéas (1)a) à d) concernant une personne jusqu'à trois ans et six mois après le jour du départ du véhicule commercial à bord duquel la personne a été ou devait être amenée au Canada.

Période de conservation des renseignements — enquête

(10) Malgré le paragraphe (9), elle peut conserver les renseignements visés à ce paragraphe aussi longtemps qu'ils sont nécessaires dans le cadre d'une enquête, mais pour au plus une période de six ans après le jour du départ du véhicule commercial à bord duquel la personne a été ou devait être amenée au Canada.

Avis de l'Agence des services frontaliers du Canada

270 (1) L'Agence des services frontaliers du Canada peut aviser un transporteur commercial qu'une personne qu'il doit amener au Canada pourrait être visée à l'article 258.1 ou ne pas être munie des documents réglementaires exigés à l'article 259.

Obligations inchangées

(2) Il est entendu que le paragraphe (1) ne soustrait pas le transporteur commercial aux obligations que lui impose la Loi ou le présent règlement.

9 Le passage du paragraphe 273(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Obligation de faire sortir du Canada

273 (1) Il incombe au transporteur commercial qui a amené ou fait amener un des étrangers ci-après au Canada de l'en faire sortir sans délai à destination :

10 Sections 276 and 277 of the Regulations are replaced by the following:

Notifying commercial transporter

276 (1) When a foreign national who seeks to enter Canada is made subject to a removal order and a commercial transporter is or may be required under the Act to carry that foreign national from Canada, an officer must

- (a) notify the commercial transporter that it is or may be required to carry the foreign national from Canada; and
- (b) when the removal order is enforceable, notify the commercial transporter of its obligation to carry the foreign national from Canada and, if an escort is necessary, request the commercial transporter to provide an escort or to make arrangements for the carriage of an escort assigned by the Minister.

Arrangements and notice

(2) After being notified under paragraph (1)(b), the commercial transporter must, without delay,

- (a) make arrangements to carry the foreign national from Canada and notify an officer of those arrangements; or
- (b) notify an officer that it is unable to make such arrangements.

Time period

(3) The commercial transporter must carry the foreign national from Canada within 48 hours after giving the notice required by paragraph (2)(a).

Non-compliance

(4) If a commercial transporter does not comply with paragraph 2(a) or subsection (3) or notifies an officer that it is unable to comply with those provisions, or if an officer notifies the commercial transporter in writing that the proposed arrangements are not acceptable, an officer must cause the foreign national to be carried from Canada and the commercial transporter must pay the costs referred to in section 278.

Requirements for acceptance of arrangements

(5) To be acceptable, the arrangements referred to in subsection (2) must meet the following requirements:

- (a) the itinerary must begin where the foreign national is situated in Canada and end in the country and city to which the foreign national is to be removed, following the most direct routing possible;

10 Les articles 276 et 277 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Avis au transporteur commercial

276 (1) Lorsque l'étranger qui cherche à entrer au Canada est visé par une mesure de renvoi et qu'un transporteur commercial est ou peut être tenu, en vertu de la Loi, de le faire sortir du Canada, il incombe à l'agent :

- a) d'aviser le transporteur commercial qu'il est ou peut être tenu de faire sortir l'étranger du Canada;
- b) lorsque la mesure de renvoi devient exécutoire, d'aviser le transporteur commercial de son obligation de faire sortir l'étranger du Canada et, s'il y a lieu, de lui demander de fournir une escorte ou de prendre les arrangements nécessaires pour le transport de l'escorte assignée par le ministre.

Arrangements et avis

(2) Après avoir été avisé aux termes de l'alinéa (1)b), le transporteur commercial doit, sans délai :

- a) prendre des arrangements pour faire sortir l'étranger du Canada et en aviser un agent;
- b) aviser un agent du fait qu'il lui est impossible de prendre de tels arrangements.

Délai d'exécution

(3) Après avoir donné l'avis exigé à l'alinéa (2)a), le transporteur commercial dispose de quarante-huit heures pour faire sortir l'étranger du Canada.

Non-respect

(4) Un agent fait le nécessaire pour faire sortir l'étranger du Canada si un agent a avisé par écrit le transporteur commercial que les arrangements proposés ne sont pas acceptables ou si ce dernier ne se conforme pas à l'alinéa (2)a) ou au paragraphe (3) ou avise un agent qu'il en est incapable. Il incombe au transporteur commercial de payer les frais prévus à l'article 278.

Exigences relatives aux arrangements

(5) Les arrangements visés au paragraphe (2) sont considérés comme acceptables s'ils respectent les exigences suivantes :

- a) l'itinéraire offre le transport le plus direct entre l'endroit où se trouve l'étranger au Canada et le pays et la ville où il sera renvoyé;

(b) the itinerary must not include a country through which transit has not been approved; and

(c) the period of time between any connections must not exceed 12 hours.

Requirements for escort

(6) A commercial transporter that has been notified under paragraph 1(b) must comply with any request by an officer to provide an escort or to arrange for the carriage of the escort assigned by the Minister.

Relief from obligations

277 Despite sections 273 and 276, a commercial transporter is relieved of its obligation to carry a foreign national from Canada, except for a member of its crew or a foreign national who entered Canada to become a member of its crew, if the foreign national at the time of their examination

(a) was authorized to enter and remain in Canada on a temporary basis; or

(b) held a temporary or permanent resident visa.

11 (1) The portion of subsection 279(1) of the Regulations before paragraph (c) is replaced by the following:

Assessment of administration fee

279 (1) Subject to subsection (2), an administration fee must be assessed against a commercial transporter in respect of any of the following foreign nationals it carried or caused to be carried to Canada:

(a) a foreign national who is inadmissible under section 41 of the Act for failing to meet the requirements of section 6 or subsection 7(1), 50(1) or 52(1);

(b) a foreign national who is prescribed under section 258.1 or whom the commercial transporter has been directed under paragraph 148(1)(a) of the Act not to carry to Canada;

(2) Subsection 279(1) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (d), by adding “and” at the end of paragraph (e) and by adding the following after paragraph (e):

(f) a foreign national who is subject to a removal order, or is allowed under section 42 to withdraw their application to enter Canada, and who fails to leave Canada immediately.

b) l’itinéraire ne comprend aucun pays à l’égard duquel un transit n’a pas été approuvé;

c) il ne s’écoule pas plus de douze heures entre les correspondances.

Exigences relatives à l’escorte

(6) Le transporteur commercial qui a été avisé aux termes de l’alinéa (1)b) donne suite à toute demande faite par un agent quant à la fourniture d’une escorte ou à la prise des arrangements nécessaires pour le transport de l’escorte assignée par le ministre.

Exonération

277 Malgré les articles 273 et 276, le transporteur commercial est relevé de l’obligation de faire sortir du Canada l’étranger, autre qu’un membre d’équipage ou un étranger qui entre au Canada pour le devenir, qui, au moment du contrôle :

a) est autorisé à entrer au Canada et à y séjourner à titre temporaire;

b) est titulaire d’un visa de résident temporaire ou permanent.

11 (1) Le passage du paragraphe 279(1) du même règlement précédant l’alinéa c) est remplacé par ce qui suit :

Imposition de frais administratifs

279 (1) Sous réserve du paragraphe (2), des frais administratifs sont imposés au transporteur commercial à l’égard de tous les étrangers ci-après qu’il a amenés ou fait amener au Canada :

a) l’étranger interdit de territoire au titre de l’article 41 de la Loi parce qu’il ne satisfait pas aux exigences de l’article 6 ou des paragraphes 7(1), 50(1) ou 52(1);

b) l’étranger visé à l’article 258.1 ou celui que le transporteur commercial est tenu, au titre de l’alinéa 148(1)a) de la Loi, de ne pas amener au Canada;

(2) Le paragraphe 279(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa e), de ce qui suit :

f) l’étranger qui ne quitte pas le Canada sans délai lorsqu’il fait l’objet d’une mesure de renvoi ou qu’il lui est permis de retirer sa demande d’entrée au Canada au titre de l’article 42.

(3) Paragraphs 279(2)(a) to (e) of the Regulations are replaced by the following:

- (a)** a person referred to in section 39;
- (b)** a foreign national who is prescribed under section 258.1 and in respect of whom notice under section 270 was not given before the foreign national was carried to Canada but who holds the necessary documents prescribed under section 259; or
- (c)** a foreign national, other than a foreign national referred to in paragraph 190(3)(c), who seeks to enter Canada to obtain permanent residence and is inadmissible under paragraph 41(a) of the Act for failing to obtain a permanent resident visa as required under section 6, but who is exempted under Division 5 of Part 9 from the requirement to obtain a temporary resident visa.

12 (1) The portion of subsection 280(2) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**Protocole d'entente**

(2) S'il existe entre le transporteur commercial et le ministre un protocole d'entente conforme au paragraphe (3), les frais administratifs ci-après sont imposés au transporteur commercial:

(2) Paragraphs 280(2)(a) to (e) of the Regulations are replaced by the following:

- (a)** \$3,200, if the commercial transporter does not demonstrate that it complies with the memorandum of understanding, if the commercial transporter carried to Canada a foreign national who is prescribed under section 258.1 or whom the commercial transporter has been directed under paragraph 148(1)(a) of the Act not to carry to Canada, or if the administration fee is assessed in respect of a member of the crew of the transporter;
- (b)** \$2,400, if the commercial transporter demonstrates that it complies with the memorandum of understanding;
- (c)** \$1,600, if the commercial transporter demonstrates that it complies with the memorandum of understanding and has a number of administration fee assessments that is equal to or less than the number specified in the memorandum, for the period specified in the memorandum, for reducing the administration fee by 50%;

(3) Les alinéas 279(2)a) à e) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a)** la personne visée à l'article 39;
- b)** l'étranger qui est visé à l'article 258.1 et qui détient les documents réglementaires exigés à l'article 259, lorsque l'avis visé à l'article 270 n'a pas été donné avant que l'étranger ne soit amené au Canada;
- c)** l'étranger, sauf s'il est visé à l'alinéa 190(3)c), qui cherche à entrer au Canada pour devenir un résident permanent, qui est interdit de territoire au titre de l'article 41 de la Loi pour ne pas s'être conformé à l'obligation, prévue à l'article 6, d'obtenir un visa de résident permanent, mais qui est dispensé, au titre de la section 5 de la partie 9, de celle d'obtenir un visa de résident temporaire.

12 (1) Le passage du paragraphe 280(2) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**Protocole d'entente**

(2) S'il existe entre le transporteur commercial et le ministre un protocole d'entente conforme au paragraphe (3), les frais administratifs ci-après sont imposés au transporteur commercial :

(2) Les alinéas 280(2)a) à e) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a)** 3 200 \$, si le transporteur commercial ne démontre pas qu'il se conforme au protocole, s'il amène au Canada un étranger visé à l'article 258.1 ou qu'il est tenu, au titre de l'alinéa 148(1)a) de la Loi, de ne pas amener au Canada ou si les frais administratifs sont imposés à l'égard d'un membre de son équipage;
- b)** 2 400 \$, si le transporteur commercial démontre qu'il se conforme au protocole;
- c)** 1 600 \$, si le transporteur commercial démontre qu'il se conforme au protocole et que le nombre des contraventions pour lesquelles des frais lui sont imposés est égal ou inférieur au nombre fixé dans le protocole, pour la période qui y est indiquée, afin de réduire de moitié les frais administratifs;
- d)** 800 \$, si le transporteur commercial démontre qu'il se conforme au protocole et que le nombre des contraventions pour lesquelles des frais lui sont imposés est égal ou inférieur au nombre fixé dans le protocole, pour la période qui y est indiquée, afin de réduire de trois quart les frais administratifs;

(d) \$800, if the commercial transporter demonstrates that it complies with the memorandum of understanding and has a number of administration fee assessments that is equal to or less than the number specified in the memorandum, for the period specified in the memorandum, for reducing the administration fee by 75%; and

(e) \$0, if the commercial transporter demonstrates that it complies with the memorandum of understanding and has a number of administration fee assessments that is equal to or less than the number specified in the memorandum, for the period specified in the memorandum, for reducing the administration fee by 100%.

(3) Paragraph 280(3)(g) of the Regulations is replaced by the following:

(g) performance standards and administration fee assessments;

13 Subsection 282(2) of the Regulations is replaced by the following:

Final decision and notice

(2) If submissions are made, the Minister must consider the submissions, confirm, vary or cancel the assessment and give written notice of the final decision to the commercial transporter.

PART 2

Amendments Coming into Force on September 30, 2016

14 Section 259 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (e), by adding “and” at the end of paragraph (f) and by adding the following after paragraph (f):

(g) an electronic travel authorization referred to in section 7.1.

15 Section 277 of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of paragraph (a) by adding “or” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):

(c) was a person prescribed under section 258.1 and the commercial transporter was not, before the person was carried to Canada, notified under section 270 that the person may have been a prescribed person.

e) 0 \$, si le transporteur commercial démontre qu’il se conforme au protocole et que le nombre des contraventions pour lesquelles des frais lui sont imposés est égal ou inférieur au nombre fixé dans le protocole, pour la période qui y est indiquée, pour l’exonération complète des frais administratifs.

(3) L’alinéa 280(3)g) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

g) les normes de rendement et les contraventions pour lesquelles des frais sont imposés;

13 Le paragraphe 282(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Décision définitive et avis

(2) Le ministre prend en considération les observations éventuellement présentées par le transporteur commercial et confirme, modifie ou annule la contravention et avise ce dernier par écrit de la décision définitive.

PARTIE 2

Modifications entrant en vigueur le 30 septembre 2016

14 L’article 259 du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa f), de ce qui suit :

g) l’autorisation de voyage électronique visée à l’article 7.1.

15 L’article 277 du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa b), de ce qui suit :

c) est visé à l’article 258.1, alors que le transporteur commercial n’a pas été avisé, aux termes de l’article 270, avant que l’étranger ne soit amené au Canada que l’étranger pouvait être visé à l’article 258.1.

16 (1) Paragraph 279(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) a foreign national who is inadmissible under section 41 of the Act for failing to meet the requirements of section 6, subsection 7(1), section 7.1 or subsection 50(1) or 52(1);

(2) Subsection 279(2) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of paragraph (b) and by replacing paragraph (c) with the following:

(c) a foreign national who does not hold an electronic travel authorization when one is required under section 7.1 and in respect of whom the Canada Border Services Agency did not give notice under section 270 to the commercial transporter before the foreign national was carried to Canada, but who holds one of the required prescribed documents set out in paragraphs 259(a) to (f); or

(d) a foreign national, other than a foreign national referred to in paragraph 190(3)(c), who seeks to enter Canada to obtain permanent residence and is inadmissible under paragraph 41(a) of the Act for failing to obtain a permanent resident visa as required under section 6, but who is exempted under Division 1 of Part 2 from the requirement to obtain an electronic travel authorization required under section 7.1 or exempted under Division 5 of Part 9 from the requirement to obtain a temporary resident visa.

17 Section 282 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):**Elements considered**

(2.1) In considering the submissions, the Minister must take into account whether the commercial transporter was, before the foreign national was carried to Canada, notified under section 270 that the foreign national may have been a person prescribed under section 258.1 or a person who did not hold an electronic travel authorization when one was required by section 7.1.

16 (1) L’alinéa 279(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) l’étranger interdit de territoire au titre de l’article 41 de la Loi parce qu’il ne satisfait pas aux exigences de l’article 6, du paragraphe 7(1), de l’article 7.1 ou des paragraphes 50(1) ou 52(1);

(2) L’alinéa 279(2)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) l’étranger qui ne détient pas l’autorisation de voyage électronique exigée à l’article 7.1, le cas échéant, et à l’égard duquel l’Agence des services frontaliers du Canada n’a pas donné au transporteur commercial l’avis visé à l’article 270 avant que l’étranger ne soit amené au Canada, mais qui détient l’un des documents réglementaires exigés aux alinéas 259a) à f);

d) l’étranger, sauf s’il est visé à l’alinéa 190(3)c), qui cherche à entrer au Canada pour devenir un résident permanent, qui est interdit de territoire au titre de l’article 41 de la Loi pour ne pas s’être conformé à l’obligation, prévue à l’article 6, d’obtenir un visa de résident permanent, mais qui est dispensé, au titre de la section 1 de la partie 2, de l’obligation d’obtenir l’autorisation de voyage électronique exigée à l’article 7.1 ou, au titre de la section 5 de la partie 9, de celle d’obtenir un visa de résident temporaire.

17 L’article 282 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**Éléments à considérer**

(2.1) Lorsqu’il prend en considération les observations, le ministre tient compte du fait que le transporteur commercial a été ou non, avant que l’étranger ne soit amené au Canada, avisé au titre de l’article 270 que ce dernier pouvait être visé à l’article 258.1 ou ne pas être muni de l’autorisation de voyage électronique exigée à l’article 7.1, le cas échéant.

PART 3**Amendments Coming into Force on the Day Referred to in Subsection 20(3)****18 (1) Paragraph 269(1)(e) of the Regulations is replaced by the following:**

(e) any information about the person that is referred to in Schedule 3 and is in a reservation system of the commercial transporter or its agent;

(2) Subsections 269(4) to (10) are replaced by the following:**Time of transmission — paragraph (1)(e)**

(4) The information referred to in paragraph (1)(e) must be provided, for each person who is expected to be on board the commercial vehicle, not later than 72 hours before the time of departure.

Time of transmission — paragraph (1)(d)

(5) The information referred to in paragraph (1)(d) must also be provided, for each passenger who is on board the commercial vehicle at the time of departure, not later than 30 minutes after the time of departure.

Incomplete or inaccurate information

(6) A commercial transporter that becomes aware before or at the time of departure that information it has provided under paragraph 148(1)(d) of the Act is incomplete or inaccurate must, in the manner described in subsection (2) and without delay, provide the Canada Border Services Agency with the missing or accurate information.

Exception — paragraph (1)(e)

(7) Subsection (6) does not apply in respect of information referred to in paragraph (1)(e).

Updates

(8) If information referred to in paragraph (1)(e) about a person in relation to a particular carriage is added to a reservation system or changed in the system less than 72 hours before the time of departure, the commercial transporter must, in the manner described in subsection (2) and at the following times, provide the Canada Border Services Agency with all the information referred

PARTIE 3**Modifications entrant en vigueur à la date fixée conformément au paragraphe 20(3)****18 (1) L'alinéa 269(1)(e) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

e) les renseignements sur la personne visés à l'annexe 3 qui se trouvent dans un système de réservation du transporteur commercial ou du mandataire de celui-ci;

(2) Les paragraphes 269(4) à (10) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**Délai de transmission — alinéa (1)e)**

(4) Les renseignements visés à l'alinéa (1)e) sont fournis au plus tard soixante-douze heures avant le moment du départ à l'égard de chaque personne qui devrait être à bord du véhicule commercial.

Délai de transmission — alinéa (1)d)

(5) Les renseignements visés à l'alinéa (1)d) sont également fournis au plus tard trente minutes après le moment du départ à l'égard de chaque passager qui est à bord du véhicule commercial au moment du départ.

Renseignements inexacts ou incomplets

(6) Le transporteur commercial qui, au moment du départ ou avant celui-ci, se rend compte que les renseignements qu'il a fournis en application de l'alinéa 148(1)d) de la Loi sont inexacts ou incomplets fournit sans délai à l'Agence des services frontaliers du Canada, selon les modalités prévues au paragraphe (2), les renseignements exacts ou manquants.

Exception — alinéa (1)e)

(7) Le paragraphe (6) ne s'applique pas à l'égard des renseignements visés à l'alinéa (1)e).

Mises à jour

(8) Lorsque des renseignements visés à l'alinéa (1)e) concernant une personne pour un transport donné sont ajoutés dans un système de réservation ou y sont modifiés moins de soixante-douze heures avant le moment du départ, le transporteur commercial fournit à l'Agence des services frontaliers du Canada, selon les modalités prévues au paragraphe (2) et dans les délais ci-après, tous les

to in paragraph (1)(e) about the person in relation to that carriage:

(a) if the addition or change is made more than 24 hours before the time of departure, not later than 24 hours before the time of departure;

(b) if the addition or change is made during the period beginning 24 hours before the time of departure and ending eight hours before that time, not later than eight hours before the time of departure; and

(c) if the addition or change is made less than eight hours before the time of departure, not later than the time of departure.

Time of transmission — paragraph (1)(f)

(9) The information referred to in paragraph (1)(f) must be provided at the same time that any information referred to in subsections (3) to (8) is provided.

Retention period

(10) The Canada Border Services Agency may retain information referred to in paragraphs (1)(a) to (d) about a person for up to three years and six months after the day of departure of the commercial vehicle that carried or was to carry the person to Canada.

Retention period — investigation

(11) After the period referred to in subsection (10), the Canada Border Services Agency may retain the information referred to in that subsection about a person for as long as it is required as part of an investigation, but in no case longer than six years after the day of departure of the commercial vehicle that carried or was to carry the person to Canada.

19 The Regulations are amended by adding, after Schedule 2, the Schedule 3 set out in the schedule to these Regulations.

PART 4

Coming into Force

20 (1) Subject to subsections (2) and (3), these Regulations come into force on the day on which they are registered.

(2) Part 2 comes into force at 00:00 a.m. E.D.T. on September 30, 2016.

renseignements visés à cet alinéa concernant cette personne pour ce transport :

a) si l'ajout ou la modification est fait plus de vingt-quatre heures avant le moment du départ, au plus tard vingt-quatre heures avant le moment du départ;

b) si l'ajout ou la modification est fait au plus tôt vingt-quatre heures avant le moment du départ, mais au plus tard huit heures avant celui-ci, au plus tard huit heures avant le moment du départ;

c) si l'ajout ou la modification est fait moins de huit heures avant le moment du départ, au plus tard au moment du départ.

Délai de transmission — alinéa (1)f)

(9) Les renseignements visés à l'alinéa (1)f) sont fournis au même moment que ceux visés aux paragraphes (3) à (8).

Période de conservation des renseignements

(10) L'Agence des services frontaliers du Canada peut conserver les renseignements visés aux alinéas (1)a) à d) concernant une personne jusqu'à trois ans et six mois après le jour du départ du véhicule commercial à bord duquel la personne a été ou devait être amenée au Canada.

Période de conservation des renseignements — enquête

(11) Malgré le paragraphe (9), elle peut conserver les renseignements visés à ce paragraphe aussi longtemps qu'ils sont nécessaires dans le cadre d'une enquête, mais pour au plus une période de six ans après le jour du départ du véhicule commercial à bord duquel la personne a été ou devait être amenée au Canada.

19 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'annexe 2, de l'annexe 3 figurant à l'annexe du présent règlement.

PARTIE 4

Entrée en vigueur

20 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) La partie 2 entre en vigueur à 0 h 0, heure avancée de l'Est, le 30 septembre 2016.

(3) Part 3 comes into force on a day to be fixed by amendment to this subsection.**SCHEDULE**

(Section 19)

SCHEDULE 3

(Paragraph 269(1)(e))

Information about Persons in a Reservation System

- 1** Their surname, first name and any middle names
- 2** Their reservation record locator number
- 3** The date of their reservation and date their ticket was issued
- 4** Their itinerary, including the dates of departure and arrival for each segment of carriage
- 5** Information about their participation in a loyalty program and the benefits earned under the program, such as free tickets or upgrades
- 6** The number of the other passengers included in the reservation record and their surname, first name and any middle names
- 7** Contact information for each person mentioned in the reservation record, including the person who made the reservation
- 8** Billing and payment information, including credit card number and billing address
- 9** Information about the travel agent or agency, including the name and contact information
- 10** Code share information
- 11** Information about whether the reservation record has been divided into several records or is linked to another record
- 12** Their travel status, including travel confirmation and check-in status
- 13** Ticketing information, including the ticket number, automated ticket fare quote and whether a one-way ticket was purchased
- 14** Their baggage information, including the number and weight of their bags
- 15** Their seating information, including seat number
- 16** General remarks about the person in the reservation record, including other supplementary information, special service information and special service request information

(3) La partie 3 entre en vigueur à la date fixée par modification du présent paragraphe.**ANNEXE**

(article 19)

ANNEXE 3

(alinéa 269(1)e))

Renseignements sur la personne qui se trouvent dans un système de réservation

- 1** Nom et prénoms de la personne en cause
- 2** Numéro de son dossier de réservation
- 3** Date de réservation et de délivrance du billet
- 4** Itinéraire, notamment les dates de départ et d'arrivée pour chaque segment de son transport
- 5** Renseignements sur sa participation à un programme de fidélisation et sur les avantages qui en découlent, notamment des billets gratuits et des surclassements
- 6** Nombre d'autres passagers figurant dans son dossier de réservation ainsi que leurs nom et prénoms
- 7** Coordonnées de toute autre personne mentionnée dans son dossier de réservation, notamment celles de la personne qui a réservé son billet
- 8** Renseignements sur la facturation et le paiement, notamment le numéro de carte de crédit et l'adresse de facturation
- 9** Renseignements sur l'agence de voyages ou l'agent de voyages, notamment leurs nom et coordonnées
- 10** Renseignements sur le partage de codes
- 11** Renseignements sur la division de son dossier de réservation en plusieurs dossiers, le cas échéant, ou sur le lien entre celui-ci et un autre dossier
- 12** Statut de voyageur, notamment le statut d'enregistrement et la confirmation du voyage
- 13** Renseignements sur la délivrance de son billet, notamment le numéro du billet, le calcul automatisé du tarif et s'il s'agit d'un billet aller simple
- 14** Renseignements sur ses bagages, notamment le poids des bagages et le nombre d'articles
- 15** Renseignements sur son siège, notamment le numéro de celui-ci
- 16** Remarques générales à son égard figurant dans son dossier de réservation, notamment les autres renseignements supplémentaires, les renseignements concernant les services spéciaux et les demandes de service spécial

17 The information referred to in paragraphs 269(1)(a) and (b) of these Regulations

18 The history of any changes to the information referred to in items 1 to 17 of this Schedule

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 432, following SOR/2016-35.

17 Renseignements visés aux alinéas 269(1)a) et b) du présent règlement

18 Historique de tout changement apporté aux renseignements visés aux articles 1 à 17 de la présente annexe

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 432, à la suite du DORS/2016-35.

Registration
SOR/2016-38 March 11, 2016

IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

Regulations Amending the Protection of Passenger Information Regulations

P.C. 2016-121 March 11, 2016

Whereas, pursuant to subsection 5(2)^a of the *Immigration and Refugee Protection Act*^b, the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness has caused a copy of the proposed *Regulations Amending the Protection of Passenger Information Regulations* to be laid before each House of Parliament, substantially in the annexed form;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, pursuant to subsection 5(1) and section 150.1^c of the *Immigration and Refugee Protection Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Protection of Passenger Information Regulations*.

Regulations Amending the Protection of Passenger Information Regulations

Amendments

1 (1) The definitions *advance passenger information*, *enforcement database*, *intelligence official* and *PAXIS system* in section 1 of the *Protection of Passenger Information Regulations*¹ are repealed.

^a S.C. 2008, c. 3, s. 2

^b S.C. 2001, c. 27

^c S.C. 2014, c. 39, ss. 313(1) and (3)

¹ SOR/2005-346

Enregistrement
DORS/2016-38 Le 11 mars 2016

LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

Règlement modifiant le Règlement sur la protection des renseignements relatifs aux passagers

C.P. 2016-121 Le 11 mars 2016

Attendu que le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, conformément au paragraphe 5(2)^a de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*^b, a fait déposer le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la protection des renseignements relatifs aux passagers*, conforme en substance au texte ci-après, devant chaque chambre du Parlement,

À ces causes, sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu du paragraphe 5(1) et de l'article 150.1^c de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la protection des renseignements relatifs aux passagers*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur la protection des renseignements relatifs aux passagers

Modifications

1 (1) Les définitions de *agent du renseignement*, *base de données sur le contrôle d'application*, *information préalable sur les voyageurs* et *système SIPAX*, à l'article 1 du *Règlement sur la protection des renseignements relatifs aux passagers*¹, sont abrogées.

^a L.C. 2008, ch. 3, art. 2

^b L.C. 2001, ch. 27

^c L.C. 2014, ch. 39, par. 313(1) et (3)

¹ DORS/2005-346

(2) The definition *passenger name record information* in section 1 of the Regulations is replaced by the following:

passenger name record information means the information that is referred to in paragraph 269(1)(e) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* and is provided to the Agency. (*renseignements sur le dossier passager*)

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

commercial vehicle has the same meaning as in section 2 of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*. (*véhicule commercial*)

day of departure means

(a) in the case of a commercial vehicle that carries persons or goods by air, the day of take-off from the last point of embarkation of persons before the vehicle arrives in Canada; and

(b) in the case of a commercial vehicle that carries persons or goods by water or land, the day of departure from the last point of embarkation of persons before the vehicle arrives in Canada. (*jour du départ*)

serious transnational crime means an act or omission that constitutes an offence punishable in Canada by a maximum term of imprisonment of at least four years and that is committed

(a) in more than one country;

(b) in only one country but a substantial part of its preparation, planning, direction or control takes place in another country;

(c) in only one country but an organized criminal group that engages in criminal activities in more than one country is implicated in the act or omission;

(d) in only one country but has substantial effects in another country; or

(e) in a country other than Canada but the offender intends to travel to or transit through Canada. (*crime transnational grave*)

terrorism offence means

(a) an act or omission that is committed for a political, religious or ideological purpose, objective or cause with the intention of intimidating the public with regard to

(2) La définition de *renseignements sur le dossier passager*, à l'article 1 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

renseignements sur le dossier passager Renseignements visés à l'alinéa 269(1)e) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* et fournis à l'Agence. (*passenger name record information*)

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

crime transnational grave Tout acte — action ou omission — qui constitue une infraction punissable au Canada d'une peine d'emprisonnement maximale d'au moins quatre ans si, selon le cas :

a) il est commis dans plus d'un pays;

b) il est commis dans un seul pays, mais une part importante de sa préparation, de sa planification, de sa conduite ou de son contrôle a lieu dans un autre pays;

c) il est commis dans un seul pays, mais il implique un groupe criminel organisé qui se livre à des activités criminelles dans plus d'un pays;

d) il est commis dans un seul pays, mais il a des répercussions importantes dans un autre pays;

e) il est commis à l'étranger, mais son auteur a l'intention de transiter par le Canada ou de s'y rendre. (*serious transnational crime*)

groupe terroriste S'entend au sens du paragraphe 83.01(1) du *Code criminel*. (*terrorist group*)

infraction de terrorisme

a) Acte — action ou omission — qui est commis dans un but ou un objectif de nature politique, religieuse ou idéologique ou au nom d'une cause d'une telle nature, en vue d'intimider la population quant à sa sécurité — y compris sa sécurité économique — ou de contraindre une personne, un gouvernement ou une organisation nationale ou internationale à accomplir un acte ou à s'en abstenir et qui vise l'une ou l'autre des conséquences suivantes :

(i) causer la mort ou des blessures corporelles graves,

(ii) mettre en danger la vie d'une personne,

its security, including its economic security, or with the intention of compelling a person, government or domestic or international organization to do or refrain from doing any act, and that is committed with the intention to

- (i)** cause death or serious bodily harm,
 - (ii)** endanger a person's life,
 - (iii)** cause a serious risk to the health or safety of the public,
 - (iv)** cause substantial property damage that is likely to result in the harm referred to in any of subparagraphs (i) to (iii), or
 - (v)** cause serious interference with or serious disruption of an essential service, facility or system other than as a result of lawful or unlawful advocacy, protest, dissent or stoppage of work, such as a strike, that is not intended to result in the harm referred to in any of subparagraphs (i) to (iii);
- (b)** an act or omission referred to in paragraph (a) of the definition terrorist activity in subsection 83.01(1) of the *Criminal Code*;
- (c)** knowingly participating in or contributing to an activity for the purpose of enhancing a terrorist group's ability to facilitate or commit an act or omission referred to in paragraph (a) or (b) or instructing a person, group or organization to carry out an activity for that purpose;
- (d)** an indictable offence if the act or omission that constitutes the offence is committed for the benefit of, at the direction of or in association with a terrorist group;
- (e)** any of the following, if they are carried out for the purpose of committing an act or omission referred to in paragraph (a) or (b):
- (i)** collecting, using or possessing property,
 - (ii)** providing or making available property or a financial or related service, or
 - (iii)** inviting a person, group or organization to provide property or a financial or related service;
- (f)** attempting or threatening to commit an act or omission referred to in paragraph (a) or (b);

(iii) compromettre gravement la santé ou la sécurité de la population,

(iv) causer des dommages matériels considérables qui sont susceptibles d'entraîner un préjudice visé à l'un des sous-alinéas (i) à (iii),

(v) perturber ou entraver gravement un service, une installation ou un système essentiels, sauf si l'acte résulte d'activités légales ou illégales de sensibilisation, de protestation ou de contestation ou d'un arrêt légal ou illégal de travail, telle une grève, qui ne sont pas destinés à entraîner un préjudice visé à l'un des sous-alinéas (i) à (iii);

b) acte — action ou omission — qui constitue une des infractions visées à l'alinéa a) de la définition de activité terroriste au paragraphe 83.01(1) du *Code criminel*;

c) fait de participer ou de contribuer sciemment à une activité ayant pour objet de renforcer la capacité d'un groupe terroriste à faciliter ou à commettre un acte prévu aux alinéas a) ou b), ou du fait de donner des instructions à une personne, à un groupe ou à une organisation à cet égard;

d) fait de commettre un acte criminel, lorsque l'acte constitutif de l'infraction est accompli au profit ou sous la direction d'un groupe terroriste ou en association avec celui-ci;

e) une ou l'autre des activités ci-après entreprise dans l'intention de commettre un acte prévu aux alinéas a) ou b) :

(i) réunir, utiliser ou avoir en sa possession des biens,

(ii) fournir des biens ou des services financiers ou connexes ou les rendre disponibles,

(iii) inviter une personne, un groupe ou une organisation à fournir des biens ou des services financiers ou connexes;

f) fait de tenter ou de menacer de commettre un acte prévu aux alinéas a) ou b);

g) complot visant la commission d'un acte prévu aux alinéas a) ou b), de la facilitation de celle-ci ou de la communication d'instructions ou de conseils à cet égard;

h) complicité après le fait concernant un acte prévu aux alinéas a) ou b);

(g) conspiring to commit, or facilitating, instructing or counselling the commission of, an act or omission referred to in paragraph (a) or (b);

(h) being an accessory after the fact to an act or omission referred to in paragraph (a) or (b); or

(i) harbouring or concealing for the purpose of enabling a terrorist group to facilitate or commit an act or omission referred to in paragraph (a) or (b). (*infraction de terrorisme*)

terrorist group has the same meaning as in subsection 83.01(1) of the *Criminal Code*. (*groupe terroriste*)

time of departure means

(a) in the case of a commercial vehicle that carries persons or goods by air, the time of take-off from the last point of embarkation of persons before the vehicle arrives in Canada; and

(b) in the case of a commercial vehicle that carries persons or goods by water or land, the time of departure from the last point of embarkation of persons before the vehicle arrives in Canada. (*moment du départ*)

2 The heading before section 2 and sections 2 to 11 of the Regulations are replaced by the following:

Passenger Name Record Information

2 (1) The Agency may use passenger name record information only in accordance with these Regulations for the purposes of the Act.

(2) The Agency may retain passenger name record information only in accordance with these Regulations for the purposes of the Act or for the purposes of program legislation as defined in section 2 of the *Canada Border Services Agency Act*.

(3) The Agency may disclose passenger name record information only in accordance with these Regulations for

i) fait de fournir un hébergement ou une cachette dans le but de permettre à un groupe terroriste de faciliter la commission d'un acte prévu aux alinéas a) ou b) ou de commettre un tel acte. (*terrorism offence*)

jour du départ

a) Dans le cas d'un véhicule commercial qui amène des personnes ou apporte des marchandises par voie aérienne, jour où il décolle du dernier lieu d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada;

b) dans le cas d'un véhicule commercial qui amène des personnes ou apporte des marchandises par voie maritime ou terrestre, jour où il quitte le dernier lieu d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada. (*day of departure*)

moment du départ

a) Dans le cas d'un véhicule commercial qui amène des personnes ou apporte des marchandises par voie aérienne, moment où il décolle du dernier lieu d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada;

b) dans le cas d'un véhicule commercial qui amène des personnes ou apporte des marchandises par voie maritime ou terrestre, moment où il quitte le dernier lieu d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada. (*time of departure*)

véhicule commercial S'entend au sens de l'article 2 du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*. (*commercial vehicle*)

2 L'intertitre précédant l'article 2 et les articles 2 à 11 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Renseignements sur le dossier passager

2 (1) L'Agence ne peut, pour l'application de la Loi, utiliser les renseignements sur le dossier passager qu'en conformité avec le présent règlement.

(2) Elle ne peut, pour l'application de la Loi ou de la législation frontalière au sens de l'article 2 de la *Loi sur l'Agence des services frontaliers du Canada*, conserver les renseignements sur le dossier passager qu'en conformité avec le présent règlement.

(3) Elle ne peut, pour l'application de la Loi ou en matière de sécurité nationale, de défense du Canada ou de conduite

the purposes of the Act, national security, the defence of Canada or the conduct of international affairs.

Retention, Use and Disclosure

3 (1) The Agency may retain the passenger name record information provided about a person until the day that is three years and six months after the day of departure of the commercial vehicle that carried or was expected to carry the person to Canada.

(2) After the period referred to in subsection (1), the Agency may retain the passenger name record information provided about a person who was or was expected to be carried to Canada, if the information is required to identify persons who are reasonably suspected of having committed a terrorism offence or serious transnational crime, but only for as long as the information is required for that purpose and in no case longer than six years after the day of departure of the commercial vehicle that carried or was expected to carry the person to Canada.

4 (1) Subject to subsections (2) to (5), an official of the Agency may, for the following purposes, have access to any passenger name record information that is retained:

(a) to identify persons who have or may have committed a terrorism offence or a serious transnational crime; or

(b) to conduct a trend analysis or develop risk indicators for the purpose referred to in paragraph (a).

(2) During the period that begins 72 hours after the time of departure of a commercial vehicle and ends two years after its day of departure, an official of the Agency may have access to the name of any person who was or was expected to be on board only for the purpose referred to in paragraph (1)(a) and only if that official confirms that the information is necessary for that purpose.

(3) During the period that begins the day after the last day of the period referred to in subsection (2) and ends three years and six months after the day of departure, an official of the Agency may have access to the passenger name record information provided about a person who was or was expected to be on board a commercial vehicle and could serve to identify any such person only if access is authorized by the President of the Agency for the purpose of identifying a person who is reasonably suspected of

des affaires internationales, communiquer les renseignements sur le dossier passager qu'en conformité avec le présent règlement.

Conservation, utilisation et communication

3 (1) L'Agence peut conserver les renseignements sur le dossier passager fournis concernant une personne jusqu'à trois ans et six mois après le jour du départ du véhicule commercial à bord duquel la personne a été ou devait être amenée au Canada.

(2) Après la période prévue au paragraphe (1), les renseignements sur le dossier passager fournis concernant la personne qui était ou devait être amenée à bord du véhicule commercial qui sont nécessaires à l'identification de personnes raisonnablement soupçonnées d'avoir commis une infraction de terrorisme ou un crime transnational grave peuvent être conservés pendant la période pour laquelle ils continuent d'être nécessaires à cette fin, mais pour au plus une période de six ans après le jour du départ du véhicule commercial à bord duquel la personne a été ou devait être amenée au Canada.

4 (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (5), le fonctionnaire de l'Agence peut, aux fins ci-après, accéder aux renseignements sur le dossier passager conservés :

a) identifier les personnes qui ont commis ou pourraient avoir commis une infraction de terrorisme ou un crime transnational grave;

b) effectuer des analyses des tendances ou élaborer des indicateurs de risque pour la fin prévue à l'alinéa a).

(2) Pendant la période commençant soixante-douze heures après le moment du départ d'un véhicule commercial et se terminant deux ans après le jour du départ de celui-ci, le nom de toute personne qui était ou devait être à bord du véhicule commercial n'est accessible à un fonctionnaire de l'Agence que pour la fin prévue à l'alinéa (1)a) et que si ce fonctionnaire confirme en avoir besoin à cette fin.

(3) Pendant la période commençant le lendemain du dernier jour de la période visée au paragraphe (2) et se terminant trois ans et six mois après le jour du départ, les renseignements sur le dossier passager fournis concernant une personne qui était ou devait être à bord du véhicule commercial qui peuvent servir à identifier une telle personne ne sont accessibles au fonctionnaire de l'Agence que si le président de celle-ci autorise l'accès pour identifier une personne raisonnablement soupçonnée d'avoir

having committed a terrorism offence or serious transnational crime.

(4) During the period that the passenger name record information provided about a person who was or was expected to be on board a commercial vehicle is retained under subsection 3(2), an official of the Agency may have access to that information only for the purpose referred to in paragraph (1)(a).

(5) For the purposes of this section, an official of the Agency may have access to information only if their functions require it.

(6) If access referred to in subsection (3) to the passenger name record information is authorized by the President of the Agency, the following information must be recorded in a register kept by the Agency for that purpose and that information must be retained for a period of at least two years:

- (a)** the name of the official who has requested access;
- (b)** the reasons for the request;
- (c)** the name of the person who is the subject of the request; and
- (d)** the date on which the request was made, the date on which authorization was granted by the President and the date on which the information is accessed.

5 If passenger name record information must be retained under the *Access to Information Act* or the *Privacy Act* for a period longer than the period referred to in subsection 3(1) or (2), as the case may be, during that longer period the information may be accessed only for a purpose for which it is required to be retained.

6 The Agency may, on a case-by-case basis, when necessary for the purposes of the Act, national security, the defence of Canada or the conduct of international affairs, disclose passenger name record information to a federal or provincial government department or another federal or provincial government authority if

- (a)** there are reasonable grounds to believe that the information would be relevant to the prevention, investigation or prosecution of a terrorism offence or serious transnational crime;
- (b)** the department or authority exercises functions directly related to the prevention, detection, investigation or prosecution of terrorism offences or serious transnational crimes;

commis une infraction de terrorisme ou un crime transnational grave.

(4) Pendant la période prévue au paragraphe 3(2), les renseignements sur le dossier passager fournis concernant une personne qui était ou devait être à bord du véhicule commercial ne sont accessibles à un fonctionnaire de l'Agence que pour la fin prévue à l'alinéa (1)a).

(5) Pour l'application du présent article, le fonctionnaire de l'Agence ne peut avoir accès aux renseignements sur le dossier passager que si ses fonctions l'exigent.

(6) Dans le cas où le président de l'Agence autorise, au titre du paragraphe (3), l'accès aux renseignements sur le dossier passager, les renseignements ci-après doivent être consignés dans un registre tenu à cette fin par l'Agence et conservés pendant au moins deux ans :

- a)** le nom du fonctionnaire qui fait une demande d'accès;
- b)** les raisons de la demande;
- c)** le nom de la personne visée par la demande;
- d)** la date de la demande, la date à laquelle le président autorise l'accès et la date à laquelle l'accès est exercé.

5 Lorsqu'ils doivent, en application de la *Loi sur l'accès à l'information* ou de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, être conservés pendant une période plus longue que celle prévue aux paragraphes 3(1) ou (2), selon le cas, les renseignements sur le dossier passager ne sont accessibles, pendant cette période supplémentaire, qu'aux fins auxquelles ils doivent être conservés en application de ces lois.

6 L'Agence peut, au cas par cas et si cela est nécessaire pour l'application de la Loi ou en matière de sécurité nationale, de défense du Canada ou de conduite des affaires internationales, communiquer des renseignements sur le dossier passager à un ministère fédéral ou provincial ou à une autre autorité fédérale ou provinciale si les conditions ci-après sont réunies :

- a)** il existe des motifs raisonnables de croire que les renseignements seraient utiles aux fins de prévention d'infractions de terrorisme ou de crimes transnationaux graves ou d'enquête ou de poursuite relativement à celles-ci;
- b)** les fonctions du ministère ou de l'autorité sont directement liées à la prévention ou à la détection

(c) the department or authority has undertaken to apply standards to protect the information that are at least equivalent to those set out in these Regulations;

(d) the department or authority has undertaken not to further disclose the information without the permission of the Agency, unless required by law to do so; and

(e) the Agency discloses only the information that is necessary for the purposes for which it is disclosed.

7 For greater certainty, nothing in these Regulations prevents the Agency from disclosing passenger name record information to comply with a subpoena, warrant or order issued by a court, person or body with jurisdiction in Canada to compel the disclosure of the information.

8 The Agency may, on a case-by-case basis, when necessary for the purposes of the Act, national security, the defence of Canada or the conduct of international affairs, disclose passenger name record information to a foreign government authority under an international agreement or arrangement if

(a) there are reasonable grounds to believe that the information would be relevant to the prevention, investigation or prosecution of a terrorism offence or serious transnational crime;

(b) the authority exercises functions directly related to the prevention, detection, investigation or prosecution of a terrorism offence or serious transnational crime;

(c) the authority has undertaken to apply standards to protect the information that are at least equivalent to those set out in these Regulations or the standards designed to protect passenger name record information that were negotiated with the European Union; and

(d) the Agency discloses only the information that is necessary for the purposes for which it is disclosed.

d'infractions de terrorisme ou de crimes transnationaux graves, à des enquêtes ou à des poursuites relativement à celles-ci;

c) le ministère ou l'autorité s'engage à appliquer aux renseignements sur le dossier passager des normes de protection au moins équivalentes à celles prévues par le présent règlement;

d) le ministère ou l'autorité s'engage à ne pas communiquer subséquemment les renseignements sur le dossier passager sans l'autorisation de l'Agence, sauf si une règle de droit l'exige;

e) seuls sont communiqués les renseignements sur le dossier passager qui sont nécessaires aux fins auxquelles ils sont communiqués.

7 Il est entendu que le présent règlement n'a pas pour effet d'empêcher l'Agence de communiquer des renseignements sur le dossier passager pour se conformer à une citation à comparaître, à un mandat ou à une ordonnance délivrés par un tribunal, une personne ou un organisme ayant, au Canada, le pouvoir de contraindre à la communication de ces renseignements.

8 L'Agence peut, au cas par cas et si cela est nécessaire pour l'application de la Loi ou en matière de sécurité nationale, de défense du Canada ou de conduite des affaires internationales, communiquer à une autorité publique étrangère, dans le cadre d'une entente ou d'un accord international, des renseignements sur le dossier passager si les conditions ci-après sont réunies :

a) il existe des motifs raisonnables de croire que les renseignements seraient utiles aux fins de prévention d'infractions de terrorisme ou de crimes transnationaux graves ou d'enquête ou de poursuite relativement à celles-ci;

b) les fonctions de l'autorité publique étrangère sont directement liées à la prévention ou à la détection d'infractions de terrorisme ou de crimes transnationaux graves, à des enquêtes ou à des poursuites relativement à celles-ci;

c) l'autorité publique étrangère s'engage à appliquer, aux renseignements sur le dossier passager, soit des normes de protection au moins équivalentes à celles prévues par le présent règlement, soit celles dont elle a convenues par négociation avec l'Union européenne;

d) seuls sont communiqués les renseignements sur le dossier passager qui sont nécessaires aux fins auxquelles ils sont communiqués.

9 If the Agency discloses passenger name record information under sections 6 to 8, the following information must be recorded in a register kept by the Agency for that purpose and that information must be retained for a period of at least two years:

- (a)** the name of the person to whom the information is disclosed and the government department or authority where they are employed;
- (b)** the reasons for the disclosure;
- (c)** the name of the person who is the subject of the disclosure; and
- (d)** the date on which the information was disclosed.

Coming into Force

3 These Regulations come into force on the day on which they are registered.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 432, following SOR/2016-35.

9 Dans le cas où des renseignements sur le dossier passager sont communiqués en vertu de l'un des articles 6 à 8, les renseignements ci-après doivent être consignés dans un registre tenu à cette fin par l'Agence et conservés pendant au moins deux ans :

- a)** le nom de la personne à qui les renseignements sont communiqués et celui du ministère ou de l'autorité qui emploie cette personne;
- b)** les raisons de la communication;
- c)** le nom de la personne visée par la communication;
- d)** la date de la communication.

Entrée en vigueur

3 Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 432, à la suite du DORS/2016-35.

Registration
SOR/2016-39 March 11, 2016

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Enhanced Access Controls)

P.C. 2016-122 March 11, 2016

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to paragraphs 4.71(2)(b)^a, (c)^a, (g)^a and (o)^a of the *Aeronautics Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Enhanced Access Controls)*.

Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Enhanced Access Controls)

Amendments

1 The definition *restricted area identity card* in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*¹ is replaced by the following:

restricted area identity card means a restricted area pass that is issued by or under the authority of the operator of an aerodrome and that can be automatically verified by an identity verification system maintained by CATSA under section 56. (*carte d'identité de zone réglementée*)

2 Subsection 452(1) of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (a):

(a.1) a restricted area identity card;

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

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

¹ SOR/2011-318

Enregistrement
DORS/2016-39 Le 11 mars 2016

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (mesures supplémentaires de contrôle de l'accès)

C.P. 2016-122 Le 11 mars 2016

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu des alinéas 4.71(2)b)^a, c)^a, g)^a et o)^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (mesures supplémentaires de contrôle de l'accès)*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (mesures supplémentaires de contrôle de l'accès)

Modifications

1 La définition de *carte d'identité de zone réglementée*, à l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*¹, est remplacée par ce qui suit :

carte d'identité de zone réglementée Laissez-passer de zone réglementée qui est délivré par l'exploitant d'un aérodrome ou sous son autorité et qui peut être vérifié automatiquement par un système de vérification de l'identité maintenu par l'ACSTA en application de l'article 56. (*restricted area identity card*)

2 Le paragraphe 452(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa a), de ce qui suit :

a.1) la carte d'identité de zone réglementée;

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

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

¹ DORS/2011-318

3 The Regulations are amended by adding the following after section 452:

DIVISION 7.1

Enhanced Access Controls

Overview

Division overview

452.01 This Division sets out enhanced access control requirements, including requirements respecting the identity verification system referred to in section 56.

Identity Verification System

Disclosure of information

452.02 (1) The operator of an aerodrome is authorized to disclose to the Minister or CATSA any information that is necessary for the proper operation of the identity verification system.

Identity protection

(2) Despite subsection (1), the operator of an aerodrome must not disclose to CATSA the identity of an applicant for a restricted area identity card or the identity of a person to whom a restricted area identity card has been issued unless the operator grants CATSA access to its databases to maintain or repair the identity verification system and CATSA's access to the person's identity is incidental to the maintenance or repairs.

Information to Be Displayed on a Restricted Area Identity Card

Required information

452.03 (1) The operator of an aerodrome must ensure that the following information is displayed on each restricted area identity card that it issues:

- (a)** the full name of the person to whom the card is issued;
- (b)** the person's height;
- (c)** a photograph depicting a frontal view of the person's face;

3 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 452, de ce qui suit :

SECTION 7.1

Mesures supplémentaires de contrôle de l'accès

Aperçu

Aperçu de la section

452.01 La présente section prévoit les exigences visant les mesures supplémentaires de contrôle de l'accès, y compris les exigences visant le système de vérification de l'identité visé à l'article 56.

Système de vérification de l'identité

Communication de renseignements

452.02 (1) L'exploitant d'un aérodrome est autorisé à communiquer au ministre ou à l'ACSTA tout renseignement nécessaire au bon fonctionnement du système de vérification de l'identité.

Protection de l'identité

(2) Malgré le paragraphe (1), il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome de communiquer à l'ACSTA l'identité du demandeur ou du titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée, sauf s'il permet à l'ACSTA d'accéder à ses bases de données pour effectuer l'entretien ou la réparation du système de vérification de l'identité et si l'accès par l'ACSTA à l'identité de la personne est accessoire à l'entretien ou à la réparation.

Renseignements qui doivent figurer sur une carte d'identité de zone réglementée

Renseignements exigés

452.03 (1) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que les renseignements ci-après figurent sur chaque carte d'identité de zone réglementée qu'il délivre :

- a)** les nom et prénom du titulaire de la carte d'identité de zone réglementée;
- b)** sa taille;
- c)** une photographie de son visage vu de face;

- (d)** the expiry date of the card;
- (e)** the name of the aerodrome where the card is issued;
- (f)** the name of the person's employer, if the person has a single employer;
- (g)** the terms "multi-employer" and "employeur multiple", if the person has more than one employer;
- (h)** the person's occupation, if the person has a single occupation; and
- (i)** the terms "multi-occupation" and "emplois multiples", if the person has more than one occupation.

Expiration date

(2) A restricted area identity card expires no later than five years after the day on which it is issued or on the day on which the security clearance of the person to whom the card is issued expires, whichever is earlier.

Expiration date — multi-aerodrome card

(3) Despite subsection (2), a restricted area identity card that is issued to a person who requires access to restricted areas at more than one aerodrome, but who is not a crew member, expires no later than one year after the day on which it is issued or on the day on which the person's security clearance expires, whichever is earlier.

Official languages

(4) The operator of an aerodrome must ensure that all information that is displayed on a restricted area identity card is in both official languages.

Issuance of Restricted Area Identity Cards

Issuance criteria

452.04 (1) The operator of an aerodrome must not issue a restricted area identity card to a person unless the person

- (a)** applies in writing;
- (b)** is sponsored in writing by their employer;
- (c)** has a security clearance;
- (d)** consents in writing to the collection, use, retention, disclosure and destruction of information for the purposes of this Division; and

- d)** la date d'expiration de la carte;
- e)** le nom de l'aérodrome où la carte est délivrée;
- f)** le nom de l'employeur du titulaire, si celui-ci n'a qu'un employeur;
- g)** les termes « employeur multiple » et « multi-employer », si le titulaire a plus d'un employeur;
- h)** l'emploi du titulaire, s'il n'a qu'un seul emploi;
- i)** les termes « emplois multiples » et « multi-occupation », si le titulaire a plus d'un emploi.

Date d'expiration

(2) Une carte d'identité de zone réglementée expire au plus tard cinq ans après la date de sa délivrance ou, si elle est antérieure, à la date d'expiration de l'habilitation de sécurité du titulaire de la carte.

Date d'expiration — carte pour plusieurs aérodromes

(3) Malgré le paragraphe (2), une carte d'identité de zone réglementée délivrée à une personne qui a besoin d'avoir accès à des zones réglementées à plus d'un aérodrome mais qui n'est pas un membre d'équipage expire au plus tard un an après la date de sa délivrance ou, si elle est antérieure, à la date d'expiration de l'habilitation de sécurité du titulaire de la carte.

Langues officielles

(4) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que tout renseignement qui figure sur une carte d'identité de zone réglementée soit dans les deux langues officielles.

Délivrance des cartes d'identité de zone réglementée

Critères de délivrance

452.04 (1) Il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome de délivrer une carte d'identité de zone réglementée à une personne à moins qu'elle ne réponde aux conditions suivantes :

- a)** elle présente par écrit une demande;
- b)** elle est parrainée par écrit par son employeur;
- c)** elle possède une habilitation de sécurité;
- d)** elle consent par écrit à la collecte, à l'utilisation, à la conservation, à la communication et à la destruction

(e) confirms that the information displayed on the card is correct.

Activation requirement

(2) The operator of an aerodrome must not issue a restricted area identity card to a person unless the card has been activated.

False information

452.05 A person must not provide false information for the purpose of obtaining a restricted area identity card.

Sponsorship

452.06 An employer must not

- (a) sponsor an employee who does not require ongoing access to restricted areas in the course of their employment; or
- (b) knowingly sponsor an employee for more than one restricted area identity card at a time.

Issuance of multiple cards

452.07 The operator of an aerodrome must not issue more than one restricted area identity card at a time to a person.

Replacement of cards

452.08 Before replacing a lost, stolen or non-functional restricted area identity card, the operator of an aerodrome must ensure that

- (a) the person applying for the replacement card is the person to whom the lost, stolen or non-functional card has been issued; and
- (b) the person still has a security clearance.

Requirement to inform

452.09 Before collecting information from an applicant under this Division, the operator of an aerodrome must bring to the applicant's attention the purposes for which the information is collected and the manner in which the information will be used, retained, disclosed and destroyed.

des renseignements pour l'application de la présente section;

e) elle confirme l'exactitude des renseignements qui figurent sur la carte.

Exigence — activation

(2) Il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome de délivrer à une personne une carte d'identité de zone réglementée à moins qu'elle n'ait été activée.

Faux renseignements

452.05 Il est interdit à toute personne de fournir de faux renseignements en vue d'obtenir une carte d'identité de zone réglementée.

Parrainage

452.06 Il est interdit à tout employeur :

- a) de parrainer un employé qui n'a pas besoin d'accéder de façon continue à des zones réglementées dans le cadre de son emploi;
- b) de parrainer sciemment un employé pour plus d'une carte d'identité de zone réglementée à la fois.

Délivrance de plusieurs cartes

452.07 Il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome de délivrer à une personne plus d'une carte d'identité de zone réglementée à la fois.

Remplacement des cartes

452.08 Avant de remplacer une carte d'identité de zone réglementée qui est perdue ou volée ou qui ne fonctionne pas, l'exploitant d'un aérodrome s'assure, à la fois :

- a) que la personne qui demande une carte de remplacement est le titulaire de la carte qui est perdue ou volée ou qui ne fonctionne pas;
- b) que la personne possède encore une habilitation de sécurité.

Exigence — renseignements

452.09 Avant de recueillir des renseignements auprès d'un demandeur en application de la présente section, l'exploitant d'un aérodrome porte à l'attention de celui-ci les fins pour lesquelles ils sont recueillis, ainsi que la manière dont ils seront utilisés, conservés, communiqués et détruits.

Collection of information

452.1 (1) For the purpose of creating a restricted area identity card for an applicant, the operator of an aerodrome must collect the following information from the applicant:

- (a) the applicant's full name;
- (b) the applicant's height;
- (c) a photograph depicting a frontal view of the applicant's face;
- (d) the applicant's fingerprint images and iris images;
- (e) the name of the applicant's employer; and
- (f) the applicant's occupation.

Destruction of images and templates

(2) The operator of the aerodrome must, immediately after issuing the restricted area identity card, destroy all fingerprint images and iris images that the operator collected from the applicant and any biometric template created from those images that is not stored on the card.

Quality control

452.11 For the purpose of allowing CATSA to monitor the quality of biometric templates and determining if a restricted area identity card is already active in respect of an applicant, the operator of an aerodrome must, before issuing the card, disclose to CATSA any biometric templates created from the fingerprint images and iris images collected from the applicant.

Protection of information

452.12 The operator of an aerodrome must take appropriate measures to protect information that is collected, used, retained or disclosed in accordance with this Division from loss or theft and from unauthorized access, use, disclosure, duplication or alteration.

Collecte de renseignements

452.1 (1) Afin de créer la carte d'identité de zone réglementée d'un demandeur, l'exploitant d'un aéroport recueille les renseignements suivants auprès de celui-ci :

- a) ses nom et prénom;
- b) sa taille;
- c) une photographie de son visage vu de face;
- d) les images de ses empreintes digitales et de son iris;
- e) le nom de son employeur;
- f) son emploi.

Destruction d'images et de modèles biométriques

(2) Il détruit, immédiatement après la délivrance de la carte d'identité de zone réglementée, toutes les images d'empreintes digitales et d'iris qu'il a recueillies auprès du demandeur et tout modèle biométrique qui a été créé à partir de celles-ci et qui n'a pas été stocké sur la carte.

Contrôle de la qualité

452.11 Afin de permettre à l'ACSTA de contrôler la qualité des modèles biométriques et d'établir si une carte d'identité de zone réglementée est déjà activée à l'égard d'un demandeur, l'exploitant d'un aéroport communique à l'ACSTA, avant de la délivrer, tous les modèles biométriques qui ont été créés à partir des images d'empreintes digitales et d'iris qu'il a recueillies auprès du demandeur.

Protection des renseignements

452.12 L'exploitant d'un aéroport prend les mesures appropriées afin de protéger les renseignements qui sont recueillis, utilisés, communiqués ou conservés conformément à la présente section contre la perte ou le vol, ainsi que contre l'accès, l'utilisation, la communication, la copie ou la modification non autorisés.

Deactivation of Restricted Area Identity Cards

Deactivation request

452.13 (1) The operator of an aerodrome who has issued a restricted area identity card must immediately ask CATSA to deactivate the card if

- (a) the card expires;
- (b) the person to whom the card has been issued or their employer informs the operator that the card is lost, stolen or no longer functional; or
- (c) the person to whom the card has been issued fails, on demand, to present or surrender the card to a screening officer.

Reason for deactivation

(2) If the operator of an aerodrome asks CATSA to deactivate a restricted area identity card, the operator must inform CATSA of the reason for the request.

Prohibition

(3) The operator of an aerodrome must not ask CATSA to deactivate a restricted area identity card for a reason other than a reason set out in subsection (1).

Notification of Minister

(4) The operator of an aerodrome must notify the Minister if the operator asks CATSA to deactivate a restricted area identity card.

Change in employment

452.14 The operator of an aerodrome who has issued a restricted area identity card must notify the Minister immediately if

- (a) in the case of a person who has a single employer, the person to whom the card has been issued ceases to be employed or no longer requires ongoing access to restricted areas in the course of their employment; and
- (b) in the case of a person who has more than one employer, the person to whom the card has been issued ceases to be employed by all of their employers or no longer requires ongoing access to restricted areas in the course of their employment.

Désactivation de cartes d'identité de zone réglementée

Demande de désactivation

452.13 (1) L'exploitant d'un aérodrome qui a délivré une carte d'identité de zone réglementée demande immédiatement à l'ACSTA de la désactiver dans les cas suivants :

- a) la carte expire;
- b) le titulaire de la carte ou son employeur lui signale que la carte a été perdue ou volée ou qu'elle ne fonctionne pas;
- c) le titulaire de la carte omet de la présenter ou de la remettre à un agent de contrôle qui le demande.

Raison de la désactivation

(2) L'exploitant d'un aérodrome qui demande à l'ACSTA de désactiver une carte d'identité de zone réglementée informe celle-ci de la raison de cette demande.

Interdiction

(3) Il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome de demander à l'ACSTA de désactiver une carte d'identité de zone réglementée pour toute raison autre que l'une de celles mentionnées au paragraphe (1).

Avis au ministre

(4) L'exploitant d'un aérodrome qui demande à l'ACSTA de désactiver une carte d'identité de zone réglementée en avise le ministre.

Changement d'emploi

452.14 L'exploitant d'un aérodrome qui a délivré une carte d'identité de zone réglementée avise immédiatement le ministre dans les cas suivants :

- a) son titulaire n'a qu'un employeur et cesse d'être un employé ou d'avoir besoin d'accéder de façon continue à des zones réglementées dans le cadre de son emploi;
- b) son titulaire a plusieurs employeurs et cesse d'être un employé de tous ses employeurs ou d'avoir besoin d'accéder de façon continue à des zones réglementées dans le cadre de ses emplois.

Duty of employer

452.15 The employer of a person to whom a restricted area identity card has been issued must immediately notify the operator of an aerodrome who issued the card if the person ceases to be an employee or no longer requires ongoing access to restricted areas in the course of their employment.

Retrieval of cards

452.16 (1) The operator of an aerodrome who has issued a restricted area identity card must take reasonable steps to retrieve the card if it has been deactivated and must notify CATSA if the card is not retrieved.

Return of cards

(2) If a restricted area identity card has been deactivated, the person to whom the card has been issued must immediately return it to the operator of an aerodrome who issued it unless the card was surrendered in accordance with this Division or was lost or stolen.

Keys, Combination Codes and Personal Identification Codes

Issuance or assignment

452.17 The operator of an aerodrome must not issue a key or assign a combination code or personal identification code to a person for a restricted area unless

- (a)** the person is a person to whom a restricted area identity card has been issued and the card is active; or
- (b)** the person is in possession of a document that is issued or approved by the operator of the aerodrome in accordance with a security measure as authorization for the person to enter or remain in the restricted area.

Addition of key

452.18 The operator of an aerodrome may add a key to a restricted area identity card only if it is possible to cancel or remove the key without damaging or altering any other elements of the card.

Protection of information

452.19 The operator of an aerodrome must not add to or modify a restricted area identity card in any way that might allow the disclosure to CATSA of information about the person to whom the card has been issued.

Obligation de l'employeur

452.15 L'employeur du titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée avise immédiatement l'exploitant d'un aérodrome qui a délivré la carte lorsque le titulaire de celle-ci cesse d'être son employé ou d'avoir besoin d'accéder de façon continue à des zones réglementées dans le cadre de son emploi.

Récupération des cartes

452.16 (1) L'exploitant d'un aérodrome qui a délivré une carte d'identité de zone réglementée prend des mesures raisonnables afin de la récupérer si elle est désactivée et avise l'ACSTA si elle n'est pas récupérée.

Retour des cartes

(2) Le titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée qui est désactivée est tenu de la retourner immédiatement à l'exploitant d'un aérodrome qui la lui a délivrée à moins qu'elle n'ait été remise conformément à la présente section ou perdue ou volée.

Clés, codes d'accès et codes d'identification personnels

Délivrance ou attribution

452.17 Il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome de délivrer une clé ou d'attribuer un code d'accès ou un code d'identification personnel à une personne pour une zone réglementée à moins que celle-ci ne soit, selon le cas :

- a)** titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée activée;
- b)** en possession d'un document délivré ou approuvé par l'exploitant de l'aérodrome conformément à une mesure de sûreté en tant qu'autorisation lui permettant d'entrer ou de demeurer dans la zone réglementée.

Ajout d'une clé

452.18 L'exploitant d'un aérodrome ne peut ajouter une clé à une carte d'identité de zone réglementée que s'il est possible de l'annuler ou de l'enlever sans endommager ni modifier les autres éléments de la carte.

Protection des renseignements

452.19 Il est interdit à l'exploitant d'un aérodrome d'effectuer un ajout à une carte d'identité de zone réglementée ou de la modifier d'une manière qui pourrait permettre la communication à l'ACSTA de renseignements sur le titulaire de la carte.

Cancellation, withdrawal or retrieval

452.2 The operator of an aerodrome must cancel, withdraw or retrieve a key that has been issued to a person who has been issued a restricted area identity card, or a combination code or personal identification code that has been assigned to that person, if

- (a) the person's restricted area identity card has been deactivated; or
- (b) the person no longer requires ongoing access to the restricted area in the course of their employment.

Records**General requirement**

452.21 (1) The operator of an aerodrome and any person designated by the operator to issue restricted area identity cards or keys or to assign combination codes or personal identification codes must keep updated records at the aerodrome respecting

- (a) restricted area identity cards and keys that have been issued;
- (b) the names of the persons to whom restricted area identity cards or keys have been issued;
- (c) the names of the persons to whom combination codes or personal identification codes have been assigned;
- (d) blank restricted area identity cards in the operator's possession;
- (e) restricted area identity cards that have been deactivated;
- (f) keys, combination codes or personal identification codes that have been cancelled, withdrawn or retrieved;
- (g) deactivated restricted area identity cards that have not been retrieved by the operator;
- (h) restricted area identity cards that have been reported as lost or stolen;
- (i) steps taken to retrieve deactivated restricted area identity cards; and
- (j) compliance with section 452.09.

Annulation, retrait ou récupération

452.2 L'exploitant d'un aérodrome annule, retire ou récupère la clé qui a été délivrée au titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée ou le code d'accès ou le code d'identification personnel qui lui a été attribué dans les cas suivants :

- a) la carte d'identité de zone réglementée du titulaire a été désactivée;
- b) le titulaire cesse d'avoir besoin d'accéder de façon continue à la zone réglementée dans le cadre de son emploi.

Dossiers**Exigence générale**

452.21 (1) L'exploitant d'un aérodrome et toute personne qu'il désigne pour délivrer des cartes d'identité de zone réglementée ou des clés ou attribuer les codes d'accès ou les codes d'identification personnels tiennent, à l'aérodrome, des dossiers à jour sur ce qui suit :

- a) les cartes d'identité de zone réglementée et les clés qui ont été délivrées;
- b) les noms des personnes à qui des cartes d'identité de zone réglementée ou des clés ont été délivrées;
- c) les noms des personnes à qui des codes d'accès ou des codes d'identification personnels ont été attribués;
- d) les cartes d'identité de zone réglementée vierges qui sont en la possession de l'exploitant;
- e) les cartes d'identité de zone réglementée qui ont été désactivées;
- f) les clés, les codes d'accès ou les codes d'identification personnels qui ont été annulés, retirés ou récupérés;
- g) les cartes d'identité de zone réglementée qui ont été désactivées et qui n'ont pas été récupérées par l'exploitant;
- h) les cartes d'identité de zone réglementée qui ont été déclarées perdues ou volées;
- i) les mesures qui ont été prises pour récupérer les cartes d'identité de zone réglementée qui ont été désactivées;
- j) la conformité aux exigences de l'article 452.09.

Deactivated cards

(2) Subject to subsection (3), a record respecting a restricted area identity card that has been deactivated must be retained for at least one year from the day on which the card was deactivated.

Lost or stolen cards

(3) A record respecting a restricted area identity card that has been reported as lost or stolen must be retained for at least one year from the card's expiry date.

Provision to Minister

(4) The operator of the aerodrome must provide the Minister with the records on reasonable notice given by the Minister.

Restricted Area Access Control Process**Use of identity verification system**

452.22 The operator of an aerodrome must implement and maintain a restricted area access control process that uses the identity verification system.

Control of Access to Restricted Areas**Unauthorized access prohibition**

452.23 A person must not enter or remain in a restricted area unless the person

- (a)** is a person to whom a restricted area identity card has been issued; or
- (b)** is in possession of a document of entitlement, other than a restricted area identity card, for the restricted area.

Restricted area identity cards — conditions of use

452.24 (1) A person to whom a restricted area identity card has been issued must not enter or remain in a restricted area unless

- (a)** they are acting in the course of their employment;
- (b)** the card is in their possession;

Cartes désactivées

(2) Sous réserve du paragraphe (3), toute inscription au dossier relative à une carte d'identité de zone réglementée qui a été désactivée est conservée au moins un an à compter de la date de sa désactivation.

Cartes perdues ou volées

(3) Toute inscription au dossier relative à une carte d'identité de zone réglementée qui a été déclarée perdue ou volée est conservée au moins un an à compter de la date de son expiration.

Dossiers fournis au ministre

(4) L'exploitant de l'aérodrome fournit les dossiers au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.

Processus de contrôle de l'accès aux zones réglementées**Utilisation du système de vérification de l'identité**

452.22 L'exploitant d'un aérodrome met en œuvre et maintient un processus de contrôle de l'accès aux zones réglementées qui comporte l'utilisation du système de vérification de l'identité.

Contrôle de l'accès aux zones réglementées**Interdiction d'accès non autorisé**

452.23 Il est interdit à toute personne d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée à moins qu'elle ne soit, selon le cas :

- a)** titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée;
- b)** en possession d'un document d'autorisation, autre qu'une carte d'identité de zone réglementée, pour la zone réglementée.

Conditions d'utilisation des cartes d'identité de zone réglementée

452.24 (1) Il est interdit à tout titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a)** il agit dans le cadre de son emploi;
- b)** il est en possession de sa carte;

(c) the card is active; and

(d) as applicable, they are in possession of a key that has been issued to them for the restricted area, or a combination code or personal identification code that has been assigned to them for the restricted area.

Exception

(2) Paragraph (1)(d) does not apply to crew members.

Display of restricted area identity cards

452.25 (1) A person to whom a restricted area identity card has been issued must not enter or remain in a restricted area unless they visibly display the card on their outer clothing at all times.

Display of temporary passes

(2) A person to whom a temporary pass has been issued must not enter or remain in a restricted area unless they visibly display the pass on their outer clothing at all times.

Oversight

452.26 The operator of an aerodrome must ensure that a person is not allowed to enter or remain in a restricted area at the aerodrome unless the person is in possession of

(a) an active restricted area identity card that has been issued to the person; or

(b) a document of entitlement, other than a restricted area identity card, for the restricted area.

Business Continuity Plans

Business continuity plans

452.27 (1) The operator of an aerodrome must develop and maintain a business continuity plan that, at a minimum, sets out how the operator will re-establish normal operations and comply with section 452.26 in the event that the operator is unable to use its restricted area access control process to comply with that section.

Implementation

(2) The operator of the aerodrome must immediately implement its business continuity plan and notify the Minister and CATSA if the operator discovers that it is

c) sa carte est activée;

d) il est en possession, le cas échéant, d'une clé qui lui a été délivrée pour la zone réglementée ou d'un code d'accès ou d'un code d'identification personnel qui lui a été attribué pour cette zone.

Exception

(2) L'alinéa (1)d) ne s'applique pas aux membres d'équipage.

Visibilité des cartes d'identité de zone réglementée

452.25 (1) Il est interdit à tout titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée à moins que sa carte ne soit portée visiblement et en tout temps sur son vêtement extérieur.

Visibilité des laissez-passer temporaires

(2) Il est interdit à tout titulaire d'un laissez-passer temporaire d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée à moins que son laissez-passer ne soit porté visiblement et en tout temps sur son vêtement extérieur.

Supervision

452.26 L'exploitant d'un aéroport veille à ce qu'une personne ne puisse entrer ou demeurer dans une zone réglementée à l'aéroport à moins d'avoir en sa possession :

a) soit une carte d'identité de zone réglementée activée dont elle est titulaire;

b) soit un document d'autorisation, autre qu'une carte d'identité de zone réglementée, pour la zone réglementée.

Plans de continuité des activités

Plans de continuité des activités

452.27 (1) L'exploitant d'un aéroport élabore et maintient un plan de continuité des activités qui prévoit, à tout le moins, la manière dont il rétablira les activités normales et se conformera à l'article 452.26 dans l'éventualité où il est incapable d'utiliser son processus de contrôle de l'accès aux zones réglementées pour satisfaire à cet article.

Mise en œuvre

(2) Il met immédiatement en œuvre son plan de continuité des activités et avise le ministre et l'ACSTA s'il constate qu'il est incapable d'utiliser son processus de

unable to use its restricted area access control process to comply with section 452.26.

Notification of delay

(3) The operator of the aerodrome must immediately notify the Minister if the operator discovers that it will be unable, for more than 24 hours, to use its restricted area access control process to comply with section 452.26.

Ministerial access

(4) The operator of the aerodrome must make its business continuity plan available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.

Database backup

452.28 The operator of an aerodrome must regularly back up any database that the operator uses as part of the identity verification system.

Use of Restricted Area Identity Cards, Keys, Combination Codes and Personal Identification Codes

General prohibitions

452.29 (1) A person must not

- (a)** lend or give a restricted area identity card or a key that has been issued to them to another person;
- (b)** use a restricted area identity card or a key that has been issued to them to allow access to a restricted area at an aerodrome to another person without authorization from the operator of the aerodrome;
- (c)** intentionally alter or otherwise modify a restricted area identity card or a key unless they are the operator of an aerodrome or a person designated by the operator;
- (d)** use a restricted area identity card or a key that has been issued to another person;
- (e)** have in their possession, without reasonable excuse, a restricted area identity card or a key that has been issued to another person;
- (f)** use a counterfeit restricted area identity card or a counterfeit key; or
- (g)** make a copy of a restricted area identity card or a key.

contrôle de l'accès aux zones réglementées pour satisfaire à l'article 452.26.

Avis de retard

(3) Il avise immédiatement le ministre s'il constate qu'il sera incapable d'utiliser pendant plus de vingt-quatre heures son processus de contrôle de l'accès aux zones réglementées pour satisfaire à l'article 452.26.

Accès ministériel

(4) Il met son plan de continuité des activités à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.

Copies de secours de base de données

452.28 L'exploitant d'un aéroport fait régulièrement des copies de secours de toute base de données qu'il utilise dans le cadre du système de vérification de l'identité.

Utilisation des cartes d'identité de zone réglementée, des clés, des codes d'accès et des codes d'identification personnels

Interdictions générales

452.29 (1) Il est interdit à toute personne :

- a)** de prêter ou de donner à une autre personne la carte d'identité de zone réglementée ou la clé qui lui a été délivrée;
- b)** d'utiliser la carte d'identité de zone réglementée ou la clé qui lui a été délivrée pour permettre l'accès à une zone réglementée à un aéroport à une autre personne sans l'autorisation de l'exploitant de l'aéroport;
- c)** sauf à l'exploitant d'un aéroport ou à une personne désignée par lui, d'intentionnellement altérer ou modifier de quelque façon une carte d'identité de zone réglementée ou une clé;
- d)** d'utiliser une carte d'identité de zone réglementée ou une clé qui a été délivrée à une autre personne;
- e)** d'avoir en sa possession, sans raison valable, une carte d'identité de zone réglementée ou une clé qui a été délivrée à une autre personne;
- f)** d'utiliser une carte d'identité de zone réglementée ou une clé contrefaites;
- g)** de reproduire une carte d'identité de zone réglementée ou une clé.

Disclosure or use of codes

(2) A person, other than the operator of an aerodrome or a person designated by the operator, must not

- (a)** disclose a combination code or personal identification code; or
- (b)** use another person's combination code or personal identification code.

Report of loss or theft

452.3 (1) A person to whom a restricted area identity card or a key has been issued must immediately report its loss or theft to their employer or to the operator of an aerodrome who issued the card or key.

Employer's duty to report

(2) An employer who is informed by an employee of the loss or theft of a restricted area identity card or a key must immediately report the loss or theft to the operator of an aerodrome who issued the card or key.

Report of non-functioning card

452.31 An employer who is informed by an employee that a restricted area identity card is not functioning must immediately notify the operator of an aerodrome who issued the card.

Presentation and Surrender of Restricted Area Identity Cards**Presentation on demand**

452.32 (1) A person in possession of a restricted area identity card who is in a restricted area at an aerodrome must, on demand, present the card to the Minister, the operator of the aerodrome, the person's employer or a peace officer.

Presentation during screening

(2) A person in possession of a restricted area identity card who is being screened by a screening officer at a restricted area access point or at a location in a restricted area must, on demand, present the card to the screening officer.

Surrender on demand

452.33 (1) A person in possession of a restricted area identity card must, on demand, surrender it to the Minister, the operator of an aerodrome, a screening officer or a peace officer.

Communication et utilisation des codes

(2) Il est interdit à toute personne, sauf à l'exploitant d'un aérodrome ou à une personne désignée par lui :

- a)** de communiquer un code d'accès ou un code d'identification personnel;
- b)** d'utiliser le code d'accès ou le code d'identification personnel d'une autre personne.

Avis de perte ou de vol

452.3 (1) La personne qui perd la carte d'identité de zone réglementée ou la clé qui lui a été délivrée ou qui se la fait voler en avise immédiatement son employeur ou l'exploitant d'un aérodrome qui l'a délivrée.

Obligation de l'employeur d'aviser

(2) L'employeur à qui un employé signale la perte ou le vol d'une carte d'identité de zone réglementée ou d'une clé en avise immédiatement l'exploitant d'un aérodrome qui l'a délivrée.

Avis concernant une carte qui ne fonctionne pas

452.31 L'employeur à qui un employé signale qu'une carte d'identité de zone réglementée ne fonctionne pas en avise immédiatement l'exploitant d'un aérodrome qui l'a délivrée.

Présentation et remise des cartes d'identité de zone réglementée**Présentation sur demande**

452.32 (1) Toute personne qui est en possession d'une carte d'identité de zone réglementée et qui se trouve dans une zone réglementée à un aérodrome présente celle-ci, sur demande, au ministre, à l'exploitant de l'aérodrome, à son employeur ou à un agent de la paix.

Présentation durant le contrôle

(2) Toute personne qui est en possession d'une carte d'identité de zone réglementée et qui fait l'objet d'un contrôle par un agent de contrôle à un point d'accès aux zones réglementées ou à un endroit dans une zone réglementée la lui présente sur demande.

Remise sur demande

452.33 (1) Toute personne en possession d'une carte d'identité de zone réglementée la remet, sur demande, au ministre, à l'exploitant d'un aérodrome, à un agent de contrôle ou à un agent de la paix.

Demand by Minister or operator

(2) The Minister or the operator of an aerodrome may demand the surrender of a restricted area identity card if

- (a)** the card has expired or has been reported as lost or stolen;
- (b)** the card has been deactivated; or
- (c)** the surrender of the card is required to ensure aviation security.

Demand by screening officer

(3) A screening officer may demand the surrender of a restricted area identity card if

- (a)** the card has expired or has been reported as lost or stolen;
- (b)** the card has been deactivated; or
- (c)** the screening officer is carrying out screening at a restricted area access point or at a location in a restricted area and the person who is in possession of the card refuses to be screened or refuses to submit goods in their possession or control for screening.

Demand by peace officer

(4) A peace officer may demand the surrender of a restricted area identity card if

- (a)** the card has expired or has been reported as lost or stolen; or
- (b)** there is an immediate threat to aviation security, the security of any aircraft or aerodrome or other aviation facility or the safety of the public, passengers or crew members, and the surrender of the card is required to respond to the threat.

Return of cards

452.34 A screening officer or a peace officer to whom a person surrenders a restricted area identity card must return the card to the operator of the aerodrome where the card is surrendered or to the operator of an aerodrome who issued the card.

Notification of Minister

452.35 The operator of an aerodrome to whom a person surrenders a restricted area identity card must notify the Minister if the operator demanded the surrender in accordance with paragraph 452.33(2)(c).

Demande du ministre ou de l'exploitant

(2) Le ministre ou l'exploitant d'un aérodrome peut exiger qu'une carte d'identité de zone réglementée lui soit remise dans les cas suivants :

- a)** la carte est expirée ou a été déclarée perdue ou volée;
- b)** elle a été désactivée;
- c)** sa remise est nécessaire pour assurer la sûreté aérienne.

Demande de l'agent de contrôle

(3) L'agent de contrôle peut exiger qu'une carte d'identité de zone réglementée lui soit remise dans les cas suivants :

- a)** la carte est expirée ou a été déclarée perdue ou volée;
- b)** elle a été désactivée;
- c)** l'agent de contrôle effectue un contrôle à un point d'accès aux zones réglementées ou à un endroit dans une zone réglementée et la personne en possession de la carte refuse de se soumettre à un contrôle ou d'y soumettre les biens en sa possession ou sous sa garde.

Demande de l'agent de la paix

(4) L'agent de la paix peut exiger qu'une carte d'identité de zone réglementée lui soit remise dans les cas suivants :

- a)** la carte est expirée ou a été déclarée perdue ou volée;
- b)** il existe un danger immédiat pour la sûreté aérienne, la sécurité d'un aéronef, d'un aérodrome ou d'autres installations aéronautiques ou celle du public, des passagers ou des membres d'équipage, et la remise de la carte est nécessaire pour faire face au danger.

Retour des cartes

452.34 L'agent de contrôle ou l'agent de la paix à qui une personne remet une carte d'identité de zone réglementée la retourne à l'exploitant de l'aérodrome où la carte a été remise ou à l'exploitant d'un aérodrome qui l'a délivrée.

Avis au ministre

452.35 L'exploitant d'un aérodrome à qui une personne remet une carte d'identité de zone réglementée avise le ministre s'il a exigé que la carte lui soit remise conformément à l'alinéa 452.33(2)(c).

Escort and Surveillance

General requirement

452.36 (1) The operator of an aerodrome must ensure that any person who is in a restricted area at the aerodrome and is not in possession of a restricted area identity card

(a) is escorted by a person in possession of an active restricted area identity card that has been issued to them; or

(b) is kept under surveillance by a person in possession of an active restricted area identity card that has been issued to them, in the case of an area the limits of which are defined for a specific purpose, such as construction or maintenance.

Exceptions

(2) This section does not apply in respect of the following persons:

(a) passengers who have been screened; and

(b) inspectors.

Escort ratio

452.37 (1) The operator of an aerodrome must ensure that at least one escort is provided for every 10 persons who require escort.

Surveillance ratio

(2) The operator of an aerodrome must ensure that no more than 20 persons at a time are kept under surveillance by one person.

Requirement to remain together

452.38 (1) A person under escort must remain with the escort while the person is in a restricted area.

Idem

(2) An escort must remain with the person under escort while the person is in a restricted area.

Requirement to inform

(3) The person who appoints an escort must inform the escort of the requirement to remain with the person under escort while that person is in a restricted area.

Escorte et surveillance

Exigence générale

452.36 (1) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que toute personne qui se trouve dans une zone réglementée à l'aérodrome et qui n'est pas en possession d'une carte d'identité de zone réglementée soit :

a) sous escorte d'une personne qui est titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée activée et en possession de celle-ci;

b) sous la surveillance d'une personne qui est titulaire d'une carte d'identité de zone réglementée activée et en possession de celle-ci, dans le cas d'une zone dont les limites sont établies pour un objectif précis, telle la construction ou la maintenance.

Exceptions

(2) Le présent article ne s'applique pas à l'égard des personnes suivantes :

a) les passagers qui ont fait l'objet d'un contrôle;

b) les inspecteurs.

Nombre de personnes par escorte

452.37 (1) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce qu'au moins une escorte soit affectée pour 10 personnes qui doivent être escortées.

Nombre de personnes surveillées par surveillant

(2) Il veille à ce qu'une personne affectée à la surveillance surveille 20 personnes ou moins à la fois.

Exigence — demeurer ensemble

452.38 (1) Toute personne escortée demeure avec l'escorte lorsqu'elle se trouve dans une zone réglementée.

Idem

(2) L'escorte demeure avec la personne escortée lorsqu'elle se trouve dans une zone réglementée.

Exigence — renseignements

(3) La personne qui nomme l'escorte informe celle-ci qu'elle est tenue de demeurer avec la personne escortée lorsque celle-ci se trouve dans une zone réglementée.

Screening requirement

452.39 The operator of an aerodrome must ensure that a person under escort or surveillance at the aerodrome and any goods in the person's possession or control are screened at a screening checkpoint before the person enters a sterile area.

Exception — conveyances

452.4 (1) The operator of an aerodrome is not required to place an escort or surveillance personnel in a conveyance that is in a restricted area at the aerodrome and is carrying persons who require escort or surveillance if the conveyance travels in a convoy with an escort conveyance that contains at least one person in possession of an active restricted area identity card that has been issued to them.

Exception to exception

(2) The operator of the aerodrome must ensure that, if a person who requires escort or surveillance disembarks from a conveyance in a restricted area at the aerodrome, the person is escorted or kept under surveillance in accordance with section 452.37.

Escort conveyances

452.41 The operator of an aerodrome must ensure that, at the aerodrome, at least one escort conveyance is provided for

- (a)** every three conveyances requiring escort to or from an air terminal building apron area for a purpose other than snow removal operations;
- (b)** every six conveyances requiring escort to or from an air terminal building apron area for snow removal operations; and
- (c)** every six conveyances requiring escort to or from a restricted area other than an air terminal building apron area.

Inspectors**Exemption**

452.42 Nothing in this Division requires an inspector acting in the course of their employment to be in possession of a restricted area identity card or any other document issued or approved by the operator of an aerodrome

Exigence — faire l'objet d'un contrôle

452.39 L'exploitant d'un aérodrome veille à ce qu'une personne qui est sous escorte ou sous surveillance, à cet aérodrome, et les biens qui sont en sa possession ou sous sa garde fassent l'objet d'un contrôle à un point de contrôle avant qu'elle entre dans une zone stérile.

Exception — moyens de transport

452.4 (1) L'exploitant d'un aérodrome n'est pas tenu de placer des escortes ou des surveillants dans un moyen de transport qui se trouve dans une zone réglementée à l'aérodrome et qui transporte des personnes qui doivent être sous escorte ou sous surveillance lorsque ce moyen de transport circule en convoi avec un moyen de transport d'escorte dans lequel se trouve au moins une personne qui est titulaire d'une carte de zone réglementée activée et qui est en possession de celle-ci.

Exception à l'exception

(2) Il veille à ce que les personnes qui doivent être sous escorte ou sous surveillance et qui descendent d'un moyen de transport dans une zone réglementée à l'aérodrome soient escortées ou surveillées conformément à l'article 452.37.

Moyens de transport d'escorte

452.41 L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que, à l'aérodrome, au moins un moyen de transport d'escorte soit affecté :

- a)** à chaque groupe de trois moyens de transport qui doivent être escortés en direction ou en provenance de l'aire de trafic d'une aérogare à une fin autre que des travaux de déneigement;
- b)** à chaque groupe de six moyens de transport qui doivent être escortés en direction ou en provenance de l'aire de trafic d'une aérogare pour effectuer des travaux de déneigement;
- c)** à chaque groupe de six moyens de transport qui doivent être escortés en direction ou en provenance d'une zone réglementée autre que l'aire de trafic d'une aérogare.

Inspecteurs**Exemption**

452.42 La présente section n'a pas pour effet d'exiger qu'un inspecteur, lorsqu'il agit dans le cadre de son emploi, ait en sa possession une carte d'identité de zone réglementée ou tout autre document délivré ou approuvé

as authorization for the inspector to enter or remain in a restricted area.

Inspector's credentials

452.43 The credentials issued by the Minister to an inspector do not constitute a restricted area identity card even if the credentials are compatible with the identity verification system or with an access control system established by the operator of an aerodrome.

Escort privileges

452.44 Nothing in this Division prohibits an inspector from escorting a person who is in a restricted area and is not in possession of a restricted area identity card if the inspector

- (a) is acting in the course of their employment;
- (b) does not escort more than 10 persons at one time;
- (c) remains with the person while the person is in the restricted area;
- (d) ensures that the person remains with the inspector while the person is in the restricted area; and
- (e) ensures that the person and any goods in their possession or control are screened at a screening checkpoint before the person enters a sterile area.

Conveyance escort privileges

452.45 (1) Nothing in this Division prohibits an inspector from escorting a person who is in a conveyance in a restricted area and is not in possession of a restricted area identity card if the inspector

- (a) is acting in the course of their employment;
- (b) does not escort more than 10 persons at one time; and
- (c) is either in the conveyance or in an escort conveyance that is travelling in a convoy with the conveyance.

Additional conditions

(2) If a person under escort disembarks from a conveyance in a restricted area, the inspector must

- (a) remain with the person; and
- (b) ensure that the person remains with the inspector.

par l'exploitant d'un aéroport en tant qu'autorisation lui permettant d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée.

Pièce d'identité d'inspecteur

452.43 Une pièce d'identité délivrée par le ministre à un inspecteur ne constitue pas une carte d'identité de zone réglementée même si elle est compatible avec le système de vérification de l'identité ou avec tout système de contrôle de l'accès établi par l'exploitant d'un aéroport.

Privilèges d'escorte

452.44 La présente section n'a pas pour effet d'interdire à l'inspecteur d'escorter des personnes qui se trouvent dans une zone réglementée et qui ne sont pas en possession de cartes d'identité de zone réglementée si, à la fois :

- a) il agit dans le cadre de son emploi;
- b) il escorte au plus 10 personnes à la fois;
- c) il demeure avec les personnes lorsqu'elles se trouvent dans la zone réglementée;
- d) il veille à ce que les personnes demeurent avec lui lorsqu'elles sont dans la zone réglementée;
- e) il veille à ce que les personnes et les biens qui sont en leur possession ou sous leur garde fassent l'objet d'un contrôle à un point de contrôle avant qu'elles entrent dans une zone stérile.

Privilèges d'escorte — moyens de transport

452.45 (1) La présente section n'a pas pour effet d'interdire à l'inspecteur d'escorter des personnes qui se trouvent dans un moyen de transport dans une zone réglementée et qui ne sont pas en possession de cartes d'identité de zone réglementée si, à la fois :

- a) il agit dans le cadre de son emploi;
- b) il escorte au plus 10 personnes à la fois;
- c) il se trouve dans le moyen de transport ou dans un moyen de transport d'escorte qui circule en convoi avec celui-ci.

Conditions supplémentaires

(2) Lorsque des personnes escortées descendent d'un moyen de transport dans une zone réglementée, l'inspecteur est tenu :

- a) de demeurer avec elles;
- b) de veiller à ce qu'elles demeurent avec lui.

Idem

(3) If a person under escort is travelling to or from an air terminal building apron area, the Minister must ensure that at least one escort conveyance is provided for every three conveyances requiring escort in a convoy and that at least one inspector is in each escort conveyance.

Idem

(4) If a person under escort is travelling to or from a restricted area other than an air terminal building apron area, the Minister must ensure that at least one escort conveyance is provided for every six conveyances requiring escort in a convoy and that at least one inspector is in each escort conveyance.

4 Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 450”:

Column 1	Column 2	Column 3
Designated Provision	Maximum Amount Payable (\$) Individual	Maximum Amount Payable (\$) Corporation
Division 7.1 — Enhanced Access Controls		
Subsection 452.02(2)		25,000
Subsection 452.03(1)		25,000
Subsection 452.03(4)		25,000
Subsection 452.04(1)		25,000
Subsection 452.04(2)		25,000
Section 452.05	5,000	25,000
Paragraph 452.06(a)	5,000	25,000
Paragraph 452.06(b)	5,000	25,000
Section 452.07		25,000
Section 452.08		25,000
Section 452.09		25,000
Subsection 452.1(1)		25,000
Subsection 452.1(2)		25,000
Section 452.11		25,000
Section 452.12		25,000
Subsection 452.13(1)		25,000
Subsection 452.13(2)		25,000
Subsection 452.13(3)		25,000

Idem

(3) Lorsque des personnes escortées circulent en direction ou en provenance d’une aire de trafic d’une aérogare, le ministre veille à ce qu’au moins un moyen de transport d’escorte soit affecté à chaque groupe de trois moyens de transport qui doivent être escortés en convoi et à ce qu’au moins un inspecteur se trouve dans chaque moyen de transport d’escorte.

Idem

(4) Lorsque des personnes escortées circulent en direction ou en provenance d’une zone réglementée autre qu’une aire de trafic d’une aérogare, le ministre veille à ce qu’au moins un moyen de transport d’escorte soit affecté à chaque groupe de six moyens de transport qui doivent être escortés en convoi et à ce qu’au moins un inspecteur se trouve dans chaque moyen de transport d’escorte.

4 L’annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 450 », de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Texte désigné	Montant maximal à payer (\$) Personne physique	Montant maximal à payer (\$) Personne morale
Section 7.1 — mesures supplémentaires de contrôle de l’accès		
Paragraphe 452.02(2)		25 000
Paragraphe 452.03(1)		25 000
Paragraphe 452.03(4)		25 000
Paragraphe 452.04(1)		25 000
Paragraphe 452.04(2)		25 000
Article 452.05	5 000	25 000
Alinéa 452.06a)	5 000	25 000
Alinéa 452.06b)	5 000	25 000
Article 452.07		25 000
Article 452.08		25 000
Article 452.09		25 000
Paragraphe 452.1(1)		25 000
Paragraphe 452.1(2)		25 000
Article 452.11		25 000
Article 452.12		25 000
Paragraphe 452.13(1)		25 000
Paragraphe 452.13(2)		25 000
Paragraphe 452.13(3)		25 000

Column 1	Column 2	Column 3	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)		Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation	Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Subsection 452.13(4)		25,000	Paragraphe 452.13(4)		25 000
Section 452.14		25,000	Article 452.14		25 000
Section 452.15	5,000	25,000	Article 452.15	5 000	25 000
Subsection 452.16(1)		25,000	Paragraphe 452.16(1)		25 000
Subsection 452.16(2)	5,000	25,000	Paragraphe 452.16(2)	5 000	25 000
Section 452.17		25,000	Article 452.17		25 000
Section 452.19		25,000	Article 452.19		25 000
Section 452.2		25,000	Article 452.2		25 000
Subsection 452.21(1)		25,000	Paragraphe 452.21(1)		25 000
Subsection 452.21(2)		25,000	Paragraphe 452.21(2)		25 000
Subsection 452.21(3)		25,000	Paragraphe 452.21(3)		25 000
Subsection 452.21(4)		25,000	Paragraphe 452.21(4)		25 000
Section 452.22		25,000	Article 452.22		25 000
Section 452.23	5,000		Article 452.23	5 000	
Subsection 452.24(1)	5,000		Paragraphe 452.24(1)	5 000	
Subsection 452.25(1)	5,000		Paragraphe 452.25(1)	5 000	
Subsection 452.25(2)	5,000		Paragraphe 452.25(2)	5 000	
Section 452.26		25,000	Article 452.26		25 000
Subsection 452.27(1)		25,000	Paragraphe 452.27(1)		25 000
Subsection 452.27(2)		25,000	Paragraphe 452.27(2)		25 000
Subsection 452.27(3)		25,000	Paragraphe 452.27(3)		25 000
Subsection 452.27(4)		25,000	Paragraphe 452.27(4)		25 000
Section 452.28		25,000	Article 452.28		25 000
Paragraph 452.29(1)(a)	5,000		Alinéa 452.29(1)a)	5 000	
Paragraph 452.29(1)(b)	5,000		Alinéa 452.29(1)b)	5 000	
Paragraph 452.29(1)(c)	5,000	25,000	Alinéa 452.29(1)c)	5 000	25 000
Paragraph 452.29(1)(d)	5,000		Alinéa 452.29(1)d)	5 000	
Paragraph 452.29(1)(e)	5,000		Alinéa 452.29(1)e)	5 000	
Paragraph 452.29(1)(f)	5,000		Alinéa 452.29(1)f)	5 000	
Paragraph 452.29(1)(g)	5,000	25,000	Alinéa 452.29(1)g)	5 000	25 000
Paragraph 452.29(2)(a)	5,000	25,000	Alinéa 452.29(2)a)	5 000	25 000
Paragraph 452.29(2)(b)	5,000		Alinéa 452.29(2)b)	5 000	
Subsection 452.3(1)	5,000		Paragraphe 452.3(1)	5 000	
Subsection 452.3(2)	5,000	25,000	Paragraphe 452.3(2)	5 000	25 000
Section 452.31	5,000	25,000	Article 452.31	5 000	25 000

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Subsection 452.32(1)	5,000	
Subsection 452.32(2)	5,000	
Subsection 452.33(1)	5,000	25,000
Section 452.34	5,000	
Section 452.35		25,000
Subsection 452.36(1)		25,000
Subsection 452.37(1)		25,000
Subsection 452.37(2)		25,000
Subsection 452.38(1)	5,000	
Subsection 452.38(2)	5,000	
Subsection 452.38(3)	5,000	25,000
Section 452.39		25,000
Subsection 452.4(2)		25,000
Section 452.41		25,000

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 452.32(1)	5 000	
Paragraphe 452.32(2)	5 000	
Paragraphe 452.33(1)	5 000	25 000
Article 452.34	5 000	
Article 452.35		25 000
Paragraphe 452.36(1)		25 000
Paragraphe 452.37(1)		25 000
Paragraphe 452.37(2)		25 000
Paragraphe 452.38(1)	5 000	
Paragraphe 452.38(2)	5 000	
Paragraphe 452.38(3)	5 000	25 000
Article 452.39		25 000
Paragraphe 452.4(2)		25 000
Article 452.41		25 000

Coming Into Force

5 These Regulations come into force on April 1, 2016.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: In order to mitigate vulnerabilities that could be intentionally exploited, existing access control systems at certain Class 3 airports, based on an assessment of threat and risk, need enhancement.

Description: The amendments will require certain Class 3 airports to enhance their access control systems, similar to those already in place at Class 1 and Class 2 airports. This enhancement will require airport workers at the affected airports to use a biometric identity card to access the restricted areas of the airport. Operators of the affected airports will be required to

Entrée en vigueur

5 Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2016.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : Une évaluation de la menace et des risques a révélé que pour atténuer les vulnérabilités qui pourraient être délibérément exploitées, les systèmes de contrôle de l'accès de certains aéroports de catégorie 3 doivent être améliorés.

Description : Les modifications exigeront que certains aéroports de catégorie 3 améliorent leur système de contrôle d'accès, comme ceux déjà installés dans les aéroports de catégories 1 et 2. De cette amélioration découlera l'obligation pour les employés des aéroports visés d'utiliser une carte d'identité biométrique pour accéder aux zones réglementées. Les exploitants

add the biometric identity verification aspect to their existing access control system and to manage it.

Cost-benefit statement: The amendments could result in up to \$12.94 million in costs to airports, the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) and Transport Canada over a 10-year period, with an annualized cost of \$1.8 million. The highest of these costs would be incurred by CATSA. This additional layer of security is being implemented to reduce the risk of an aviation security incident, to strengthen Canada's aviation transportation system in compliance with an international standard.

"One-for-One" Rule and small business lens: The "One-for-One" Rule applies to these amendments as they will result in an administrative burden of \$2,869 in annualized costs for the affected airports and the workers at those airports.

desdits aéroports devront ajouter la validation biométrique de l'identité à leur système de contrôle de l'accès existant et en assurer la gestion.

Énoncé des coûts et avantages : Les modifications pourraient coûter jusqu'à 12,94 millions de dollars aux aéroports, à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et à Transports Canada, sur une période de 10 ans, et le coût annualisé serait de 1,8 million de dollars. Les coûts les plus élevés seraient engagés par l'ACSTA. Ces mesures supplémentaires de contrôle de l'accès ont pour but de réduire le risque d'incident relatif à la sûreté aérienne afin de renforcer le réseau de transport aérien canadien conformément à une norme internationale.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » s'applique aux présentes modifications, en ce sens que ces dernières engendreront un fardeau administratif correspondant à un coût annualisé de 2 869 \$ pour les aéroports visés et leur personnel.

Background

All 89 of Canada's airports listed in Schedules 1 to 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* (the Regulations) are required to have access control systems in place to prevent unauthorized access to airport restricted areas. Canada's 29 larger airports, identified as Class 1 and Class 2 airports, are required to have a biometric Restricted Area Identity Card (RAIC) so that non-passengers' (e.g. airport workers) identity be verified using biometrics (fingerprint or iris-scan) when accessing the restricted area through a restricted area access point equipped with a RAIC reader.

RAIC requirements for Class 1 and Class 2 airports were added to the Regulations in 2006 after consultation with airport operators, airport workers and the Privacy Commissioner.¹

RAIC readers, that form part of the identity verification system, are located at restricted area access points leading into the restricted areas. The RAIC readers automatically verify that the RAIC holder is the person to whom the RAIC was issued and confirm that the RAIC is valid. CATSA is responsible for implementing and maintaining

Contexte

Les 89 aéroports canadiens énumérés aux annexes 1 à 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* (le Règlement) doivent être équipés de systèmes de contrôle d'accès afin d'empêcher l'accès non autorisé aux zones réglementées. De plus, les 29 plus grands aéroports du Canada, identifiés comme les aéroports de catégories 1 et 2, sont tenus d'utiliser un système biométrique de cartes d'identité de zone réglementée (CIZR) afin que l'identité des non-passagers (par exemple les employés des aéroports) soit vérifiée de façon biométrique (empreintes digitales ou lecture de l'iris) lorsqu'ils tentent d'accéder à une zone réglementée à travers un point d'accès aux zones réglementées équipé d'un lecteur de CIZR.

Les exigences en matière de CIZR pour les aéroports de catégories 1 et 2 ont été ajoutées au Règlement en 2006, après consultation avec les exploitants d'aéroports, les employés des aéroports et le commissaire à la protection de la vie privée¹.

Les lecteurs de CIZR, qui font partie du système de vérification de l'identité, sont situés aux points d'accès aux zones réglementées. Ils vérifient automatiquement que le détenteur d'une CIZR est bien la personne à qui la carte a été délivrée et confirme la validité de celle-ci. L'ACSTA est responsable de la mise en œuvre et du maintien du

¹ <http://publications.gc.ca/gazette/archives/p2/2006/2006-12-27/pdf/g2-14026.pdf>

¹ <http://publications.gc.ca/gazette/archives/p2/2006/2006-12-27/pdf/g2-14026.pdf>

the identity verification system and airports are responsible for managing the RAIC program and controlling access to the restricted areas.

A transportation security clearance is a prerequisite to obtain a RAIC. Background checks are conducted by Transport Canada in cooperation with the Royal Canadian Mounted Police, the Canadian Security Intelligence Service, and Citizenship and Immigration Canada. Transport Canada conducts an evaluation upon receipt of all the information collected. The recommendation on whether or not to grant a transportation security clearance is based on an evaluation of the information obtained from the applicant and from the background checks, as to whether the applicant poses a risk to aviation security.

Canada's 60 smaller airports, known as Class 3 airports, are required to have an access control system, but not the biometric access component mandated at larger airports. Instead, these airports use alternate access controls, such as restricted area passes, proximity card readers, and keypad or keyed doors to control access to the restricted areas.

CATSA has been responsible for the implementation of the non-passenger screening program in place at Canadian airports since 2004, which is supported by the RAIC program to validate a non-passenger's identity. In July 2013, a more stringent International Civil Aviation Organization (ICAO) standard for screening non-passengers came into effect. The standard requires countries to ensure that non-passengers and the items they carry are subject to screening and security controls, prior to entering restricted areas of airports serving international civil aviation operations. When the standard came into effect, CATSA immediately increased its non-passenger screening operations as a result of the new standard. In July 2014, to further conform to the international standard, the Regulations were amended to allow non-passengers to only enter restricted areas through access points where CATSA is present and carrying out screening operations.²

In general, the Regulations contain requirements applicable to air carriers, airport operators, CATSA and persons, and are designed to prevent acts of unlawful interference with civil aviation. The Minister of Transport is responsible for the development and regulation of aeronautics under section 4.2 of the *Aeronautics Act*. The Governor in

système de vérification de l'identité, tandis que la gestion du programme de CIZR et le contrôle de l'accès aux zones réglementées incombent aux aéroports.

La personne qui souhaite obtenir une CIZR doit d'abord recevoir une habilitation de sécurité en matière de transport (HST). Pour ce faire, une vérification de ses antécédents est effectuée par Transports Canada (le Ministère), en collaboration avec la Gendarmerie royale du Canada, le Service canadien du renseignement de sécurité et Citoyenneté et Immigration Canada, puis le Ministère évalue les renseignements ainsi obtenus. En fait, sa recommandation relative à la délivrance de l'HST est fondée sur l'évaluation de ces renseignements et de ceux fournis par le demandeur, laquelle vise à vérifier si ce dernier pose un risque pour la sûreté aérienne.

Les 60 plus petits aéroports du Canada, ceux de catégorie 3, doivent aussi être équipés d'un système de contrôle d'accès, mais non d'une composante biométrique comme les aéroports de catégories 1 et 2. Ils utilisent plutôt d'autres dispositifs pour contrôler l'accès aux zones réglementées, comme les laissez-passer de zones réglementées, les lecteurs de cartes par proximité et les portes munies d'une serrure à clavier ou à clé.

L'ACSTA est responsable de la mise en œuvre du programme de contrôle des non-passagers, en place dans les aéroports canadiens depuis 2004, dans le cadre duquel l'identité des non-passagers est validée grâce au programme de CIZR. En juillet 2013, une norme internationale plus stricte de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour le contrôle des non-passagers est entrée en vigueur. Depuis, les pays visés doivent s'assurer que les non-passagers et les articles qu'ils transportent sont soumis aux contrôles de sûreté et à un contrôle des non-passagers avant d'entrer dans une zone réglementée réservée aux activités de l'aviation civile internationale. Dès l'application de la norme, l'ACSTA s'est conformée en augmentant ses activités de contrôle des non-passagers. En juillet 2014, afin de se conformer davantage à cette norme internationale, le Règlement a été modifié de manière à ce que les non-passagers ne puissent entrer dans une zone réglementée que par les points d'accès où l'ACSTA est présente et effectue des contrôles².

De manière générale, le Règlement prévoit des exigences applicables aux transporteurs aériens, aux exploitants d'aéroports, à l'ACSTA et aux individus, et vise à prévenir les atteintes illicites à l'aviation civile. Par ailleurs, le ministre des Transports est chargé du développement et de la réglementation de l'aéronautique, conformément à

² <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2014/2014-07-02/html/sor-dors161-eng.php>

² <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2014/2014-07-02/html/sor-dors161-fra.php>

Council has the authority to make Regulations under sections 4.71 and 4.9 of the *Aeronautics Act*.

Issues

In order to mitigate vulnerabilities that could be intentionally exploited, existing access control systems at certain Class 3 airports need to be enhanced. The absence of a biometrically-enhanced access control system is inconsistent with the results of the risk assessment, in which case the resulting gap could enable unauthorized access to an airport restricted area using a lost, stolen or duplicated key or pass.

The amendments to the Regulations will also require airport workers at Class 3 airports who need a RAIC to also possess a transportation security clearance. The affected airports, which will be identified in confidential security measures, will be required to implement and manage a RAIC program.

Expanding the RAIC program to some Class 3 airports reinforces Canada's commitment to securing aviation and meeting international non-passenger screening standards, using risk based approaches. If not implemented, the risks identified in Transport Canada's assessment for the affected airports would remain unmitigated and inconsistent with the government's security activities.

Objectives

These Regulations will reinforce Canada's compliance with the ICAO standard and improve the security of Canada's aviation system. The objective of these Regulations is to align the security activities with the risk identified at certain Class 3 airports. Transport Canada drew upon risk assessment results, international benchmarking and industry consultations to identify the enhancements necessary.

Description

The affected Class 3 airports will be required to have enhanced access control systems similar to those already in place at Class 1 and Class 2 airports. Airport workers who are granted a transportation security clearance will have a RAIC that must be biometrically validated when accessing the restricted area through a restricted area access point equipped with a RAIC reader.

l'article 4.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, et le gouverneur en conseil peut prendre des règlements en vertu des articles 4.71 et 4.9 de cette loi.

Enjeux

Afin d'atténuer les vulnérabilités qui pourraient être délibérément exploitées, le système de contrôle de l'accès de certains aéroports de catégorie 3 doit être amélioré. L'absence d'un système de contrôle de l'accès biométrique amélioré n'est pas compatible avec les résultats de l'évaluation des risques, qui montrent qu'une telle lacune pourrait permettre à des individus d'accéder à des zones réglementées au moyen d'une carte ou d'un laissez-passer perdu, volé ou reproduit.

Les modifications au Règlement exigeront aussi que les employés des aéroports de catégorie 3 qui ont besoin d'une CIZR obtiennent une HST. Les aéroports visés, qui seront répertoriés dans des mesures de sûreté confidentielles, devront mettre en œuvre et gérer un programme de CIZR.

L'élargissement du programme de CIZR à certains aéroports de catégorie 3 réaffirme l'engagement du Canada d'assurer la sûreté aérienne et de respecter les normes internationales pour le contrôle des non-passagers, en se fondant sur une approche axée sur les risques. Si ces programmes ne sont pas mis en place, les risques soulevés par Transports Canada dans ses évaluations des aéroports visés ne seront pas atténués, ce qui ne serait pas conforme au principe des activités de sûreté menées par le gouvernement.

Objectifs

Le Règlement permettra de renforcer la conformité du Canada avec la norme de l'OACI et d'améliorer la sûreté du réseau de transport aérien canadien. L'objectif du Règlement est d'aligner les activités de sûreté avec le risque identifié à certains aéroports de catégorie 3. Transports Canada a fait appel à des résultats d'une évaluation des risques, à l'analyse comparative internationale et à des consultations avec l'industrie pour identifier les améliorations nécessaires.

Description

Certains aéroports de catégorie 3 seront tenus d'être équipés d'un système de contrôle de l'accès amélioré similaire à ceux des aéroports de catégories 1 et 2. Les employés des aéroports qui auront reçu une HST obtiendront une CIZR, qu'ils devront faire valider de façon biométrique lorsqu'ils tenteront d'accéder à une zone réglementée à travers un point d'accès aux zones réglementées équipé d'un lecteur de CIZR.

RAIC holders at doors providing access to the restricted areas will scan either their fingerprint or iris using a biometric RAIC reader. This system performs three tasks. Firstly, it confirms a cardholder's identity by matching the biometrics on the card with the cardholder's fingerprint or iris that is being scanned. Secondly, it confirms that a transportation security clearance issued by Transport Canada is valid for the holder of the card. Thirdly, it determines if the airport operator has granted access to the cardholder at a particular restricted area access point.

Since airport access control remains an airport responsibility, the airport must ask CATSA to immediately deactivate a RAIC if it is reported as lost or stolen or if the cardholder's transportation security clearance has been suspended or cancelled. The cards may be confiscated if they have been deactivated or if the confiscation is required for an aviation security reason.

Key aspects of the amendments to the Regulations to expand a RAIC program to some Class 3 airports include the following:

- information to be displayed on the RAIC;
- issuance criteria for the RAIC;
- the collection, protection, handling and destruction of personal information;
- the activation, deactivation and retrieval of the RAIC;
- record keeping;
- keys, combination codes and personal identification codes
- business continuity plans;
- the use of the RAIC and any access control features integrated into the RAIC;
- restricted area access control process;
- RAIC conditions of use;
- the presentation and surrender of the RAIC;
- loss or theft of the RAIC; and
- escort and surveillance.

In addition, the definition of "restricted area identity card" is amended to remove the reference to aerodromes listed in Schedule 1 or 2 and instead will refer to a pass that can be verified by an identity verification system.

Les détenteurs d'une CIZR qui souhaiteront ouvrir une porte donnant accès à une zone réglementée devront faire lire leur empreinte digitale ou leur iris par un lecteur biométrique de CIZR. Ce système exécute trois tâches : il confirme l'identité du détenteur de la carte en faisant correspondre son empreinte digitale ou son iris avec les données biométriques de la carte; il confirme la validité de l'HST délivrée par Transports Canada au détenteur de la carte; il vérifie si l'exploitant de l'aéroport a autorisé le détenteur de la carte à accéder à la zone réglementée à un point d'accès particulier.

Puisque les systèmes de contrôle de l'accès des aéroports demeurent la responsabilité de ces derniers, il leur incombe de demander à l'ACSTA de désactiver immédiatement une CIZR si celle-ci est déclarée perdue ou volée, ou si l'HST du détenteur est suspendue ou annulée. Une carte peut aussi être confisquée pour une raison de sûreté aérienne ou parce qu'elle a été désactivée.

Les modifications au Règlement, qui visent à élargir la mise en œuvre du programme de CIZR à certains aéroports de catégorie 3, portent principalement sur :

- l'information devant être affichée sur la CIZR;
- les critères de délivrance d'une CIZR;
- la collecte, l'utilisation, la conservation, la communication, la protection, et la destruction des renseignements personnels;
- l'activation, la désactivation et la récupération de la CIZR;
- la tenue des dossiers;
- les clés, les codes des combinaisons et les codes d'identification personnels;
- les plans de continuité des activités;
- l'utilisation de la CIZR et des dispositifs de contrôle de l'accès qui y sont intégrés;
- le processus de contrôle de l'accès aux zones réglementées;
- les conditions d'utilisation de la CIZR;
- la présentation et le retour de la CIZR;
- la perte ou le vol de la CIZR;
- l'escorte et la surveillance.

La définition de l'expression « cartes d'identité de zone réglementée » a été modifiée pour en supprimer le renvoi aux aéroports figurant aux annexes 1 et 2 et le remplacer par un renvoi à un laissez-passer pouvant être contrôlé par un système de vérification de l'identité.

Other requirements that would compromise aviation security if made public in regulations will not appear in the Regulations. These additional requirements will be contained in aviation security measures made under the *Aeronautics Act* and made available to persons with a need and right to have the information.

Regulatory and non-regulatory options considered

Option 1: Status quo

Although maintaining the status quo would minimize operational costs, failure to enhance the security at the affected Class 3 airports would result in the enhanced security not targeting the identified risk, create vulnerability, and create a surplus by not using funding provided specifically for RAIC enhancements. Therefore, this was not the preferred option.

Option 2: Voluntary program

A voluntary program was considered unfeasible, as the program would be based on contractual law which would limit the government's involvement, it would be unenforceable, and would not provide the necessary assurances that privacy rights would be respected, or provide the legal framework to grant, revoke or suspend clearances, if information suggested that a person seeking a RAIC would pose a risk to aviation security. As the objectives to align the security activities with the risk identified at certain Class 3 airports could not be met using a voluntary approach, it was not the preferred option.

Option 3: Implementation of the RAIC program

In keeping with international requirements and practices, Canada's civil aviation program is based on regulation, where other options are deemed insufficient. This provides for the highest possible assurances of compliance, consistency, transparency, and fairness. Implementing a RAIC program at certain Class 3 airports will mitigate the associated risks identified through the assessment process in order to support the department's mandate to provide a secure air transportation system. In addition, as the funding for this program has already been committed, there would be little financial impact to government or industry. The disadvantages of this option are that airport operators will incur some costs, but the impacts are not expected to be significant, and the benefits will outweigh the costs. As a result, this is the preferred option.

D'autres exigences qui compromettraient la sûreté aérienne si elles apparaissaient dans un règlement public ne figureront pas dans le Règlement. Toutefois, elles seront précisées dans des mesures de sûreté aérienne prises en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, et seront mises à la disposition des personnes ayant le besoin et le droit de les connaître.

Options réglementaires et non réglementaires envisagées

Option 1 : Statu quo

Bien que le maintien du statu quo pourrait permettre de réduire les coûts de fonctionnement, le défaut d'améliorer la sûreté dans certains aéroports de catégorie 3 entraînerait une incohérence entre les activités de sûreté et le risque évalué et créerait une vulnérabilité, sans parler du surplus engendré par la non-utilisation du financement fourni spécialement pour l'amélioration des CIZR. Par conséquent, cette option n'a pas été retenue.

Option 2 : Programme volontaire

Un programme volontaire a été jugé irréalisable, car la mise en application du programme relèverait du droit contractuel, ce qui limiterait la marge de manœuvre du gouvernement, ne garantirait pas le respect du droit à la vie privée et ne fournirait pas le cadre juridique permettant d'accorder, de suspendre ou de révoquer les habilitations dans l'éventualité où l'information suggérerait que le demandeur d'une CIZR pose un risque pour la sûreté aérienne. Comme une approche volontaire ne permettrait pas de répondre à l'objectif d'aligner les activités de sûreté avec le risque identifié à certains aéroports de catégorie 3, cette option n'a pas été retenue.

Option 3 : Mise en œuvre du programme de CIZR

Conformément aux exigences et aux pratiques internationales, ce programme de l'aviation civile du Canada est fondé sur la réglementation, alors que les autres options sont jugées insuffisantes. Il s'agit de l'option offrant la meilleure garantie de conformité, d'uniformité, de transparence et d'équité. La mise en œuvre d'un programme de CIZR dans certains aéroports de catégorie 3 atténuera les risques constatés au cours du processus d'évaluation, contribuant ainsi au mandat du Ministère d'offrir un réseau de transport aérien sûr. De plus, comme les fonds alloués à ce programme sont déjà engagés, les répercussions financières sur le gouvernement ou l'industrie seront minimales. En ce qui concerne les inconvénients de cette option, ils résident dans les coûts que devront assumer les exploitants des aéroports, mais l'on prévoit que cela n'aura que peu de conséquences et que les avantages surpasseront les coûts. Cette option a donc été retenue.

Benefits and costs — all 60 Class 3 airports

Although only some of the Class 3 airports will be required to comply with the Regulations, the costs that could be borne by CATSA, Transport Canada and airports were calculated as if these amendments applied to all 60 Class 3 airports. For all 60 airports, the Present Value of the costs could be up to \$12.94 million with annualized costs of \$1.8 million. These costs would be distributed as in the following table.

Coûts et avantages — les 60 aéroports de catégorie 3

Bien que les aéroports de catégorie 3 doivent se conformer au Règlement, les coûts que pourraient devoir assumer l'ACSTA, Transports Canada et les aéroports ont été calculés comme si les présentes modifications s'appliquaient aux 60 aéroports de catégorie 3. Pour l'ensemble de ces 60 aéroports, le coût pourrait être jusqu'à 12,94 millions de dollars, et le coût annualisé, de 1,8 million de dollars. Ces derniers seraient répartis comme suit :

A. Quantified Impacts (in Can\$, 2015/constant dollars)	Base Year (2016)	2017	Final Year (2025)	Total (Present Value)	Annualized Average
Costs					
Canadian Air Transportation Security Authority (CATSA)	\$8,481,924	\$103,304	\$653,960	\$11,450,669	\$1,630,318
Transport Canada	\$371,233	\$82,353	\$82,353	\$1,013,021	\$144,231
Class 3 Airports	\$98,824	\$55,366	\$55,366	\$478,871	\$68,180
Total	\$8,951,981	\$241,023	\$791,679	\$12,942,561	\$1,842,730
B. Qualitative Impacts					
Canadians and the Canadian Economy	Fewer aviation security breaches (potential lives saved and injuries avoided).				
	Reduce the risk of acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation that disrupt air travel.				
	Ensure the continued access to the international aviation system by recognizing international standards.				
Canadian Government	Maintain reputation in international civil aviation.				
Airports and their partners	Increased airport security and security of business operations.				
	Improved business continuity.				

A. Conséquences quantitatives (en \$ CAN de 2015/dollars indexés)	Année de base (2016)	2017	Année finale (2025)	Total (valeur actualisée)	Coût annualisé moyen
Coûts					
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)	8 481 924 \$	103 304 \$	653 960 \$	11 450 669 \$	1 630 318 \$
Transports Canada	371 233 \$	82 353 \$	82 353 \$	1 013 021 \$	144 231 \$
Aéroports de catégorie 3	98 824 \$	55 366 \$	55 366 \$	478 871 \$	68 180 \$
Total	8 951 981 \$	241 023 \$	791 679 \$	12 942 561 \$	1 842 730 \$
B. Conséquences qualitatives					
Canadiens et économie canadienne	Réduction des atteintes à la sûreté aérienne (possibilités de vies épargnées et de blessures évitées).				
	Réduction du risque d'atteintes ou de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile qui perturbent le transport aérien.				
	Garantie d'un accès permanent au réseau de transport aérien international grâce à une reconnaissance des normes internationales.				
Gouvernement du Canada	Sauvegarde de la réputation du gouvernement du Canada dans le domaine de l'aviation civile internationale.				
Aéroports et partenaires	Renforcement de la sûreté des aéroports et des activités d'exploitation.				
	Amélioration de la continuité des activités.				

While the benefits of the amendments are difficult to quantify or monetize, the additional layers of security (enhanced security controls, RAIC program and transportation security clearances) are expected to reduce the risk of an aviation security incident and will strengthen Canada's aviation transportation system, using a risk-based approach, rather than the one-size-fits-all approach. A major aviation security incident could result in damage or the destruction of property and injuries or loss of life and would have negative rippling consequences on the broader aviation transportation system. Failure to adequately address risk identified through assessments at the affected Class 3 airports could negatively affect international relations, restrict or complicate access to international markets, result in other countries imposing additional screening measures and ultimately decrease passenger confidence and reduce the associated economic benefits for Canada.

A full cost-benefit analysis report is available upon request.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies to these amendments, as they will result in an administrative burden increase of \$2,869 in annualized costs for the affected airports and the workers at those airports. The administrative burden calculations contain security sensitive information and are therefore contained in a confidential document not available to the public.

Small business lens

While the estimated incremental cost to the affected airports may not be significant, the small business lens would nevertheless apply since the annual nation-wide costs of the regulatory change would exceed \$1 million if it applied to all 60 Class 3 airports. A small business is defined as any business with fewer than 100 employees or between \$30,000 and \$5 million in annual gross revenues. That said, 55 of the 60 Class 3 airports would fall under this definition. While small businesses could be affected by this proposal, the affected airports and any related requirements will be contained in confidential security measures to ensure that public safety is duly protected. As such, the flexibility analysis is also confidential. A small business checklist has been completed according to the requirements of the small business lens. Transport Canada has been working closely with CATSA and the affected airports to minimize the compliance and operational costs associated with meeting the more stringent ICAO standard.

Bien que les avantages des modifications soient difficiles à quantifier ou à monétiser, les niveaux de sûreté additionnels (contrôles de sûreté améliorés, programme de CIZR et HST) devraient permettre de réduire le risque d'incident relatif à la sûreté aérienne et de renforcer le réseau de transport aérien canadien, en se fondant sur une approche axée sur les risques plutôt que sur une approche universelle. Un incident de sûreté aérienne majeur pourrait causer des dommages ou la destruction d'une propriété et entraîner des blessures ou des décès, ce qui aurait des répercussions négatives sur l'ensemble du réseau de transport canadien. Ne pas prendre des mesures adéquates pour réduire les risques constatés lors des évaluations dans les aéroports de catégorie 3 concernés pourrait nuire aux relations internationales, limiter ou compliquer l'accès aux marchés internationaux, pousser les autres pays à imposer des mesures de contrôle supplémentaires et, ultimement, miner la confiance des passagers et réduire les avantages économiques de ces modifications pour le Canada.

Un rapport complet sur l'analyse des coûts et des avantages est disponible sur demande.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique aux présentes modifications, car ces dernières imposeront aux aéroports et à leurs employés un fardeau administratif de 2 869 \$ en coûts annualisés. Les données utilisées pour calculer ce fardeau comprennent des renseignements de nature délicate concernant la sûreté et sont donc consignées dans un document confidentiel non disponible au public.

Lentille des petites entreprises

Même si le coût différentiel assumé par les aéroports visés était faible, la lentille des petites entreprises s'appliquerait tout de même, car si les modifications réglementaires touchaient les 60 aéroports de catégorie 3, les coûts annuels nationaux associés seraient supérieurs à 1 million de dollars. Une petite entreprise en est une de moins de 100 employés ou dont les revenus bruts annuels se situent entre 30 000 \$ et 5 000 000 \$. Cela dit, 55 des 60 aéroports de catégorie 3 répondraient à cette définition. Tandis que les petites entreprises pourraient être visées par la présente proposition, la liste des aéroports concernés et les exigences qui s'y rattachent figureront dans des mesures de sûreté confidentielles, afin de s'assurer que la sécurité du public est dûment protégée. À cette fin, l'analyse de flexibilité est aussi confidentielle. Une liste de vérification des petites entreprises a été remplie conformément aux exigences de la lentille des petites entreprises. Transports Canada collabore étroitement avec l'ACSTA et les aéroports pour réduire les coûts de fonctionnement associés à la conformité à la norme la plus stricte de l'OACI.

Consultation

In 2011, Transport Canada began consulting stakeholders including CATSA, airports and air carriers on enhancements to the non-passenger screening program. In 2013 and 2014, it conducted several consultative meetings with the Canadian Airports Council and CATSA to discuss the enhancements of the program and their implementation. The Class 3 airports that will be affected by these RAIC-related amendments to the Regulations were informed in writing in August 2014 and were consulted individually in early 2015. All support the requirements to enhance their existing access control systems.

Rationale

The RAIC has been in use for almost 10 years and uses biometric technology as the basis of a secure credential card for airport workers who require access to restricted areas of Class 1 and Class 2 airports. It uses smart card technology to store two kinds of biometric data: fingerprint and iris templates.

The existing Regulations require CATSA to destroy biometric templates disclosed to CATSA in connection with an application for a RAIC as soon as feasible in accordance with the *Access to Information Act*, the *Library and Archives of Canada Act* and the *Privacy Act*. In addition, CATSA cannot collect, use, disclose or retain the identity of a RAIC holder.

To allow for the program to work despite this prohibition, an algorithm is used to create biometric templates from the biometric images provided during the enrollment process. A biometric template is a mathematically generated number extracted from key points within a biometric image. The template cannot be used to recreate an image of an iris or fingerprint, and cannot be used to identify an individual other than for the purposes of the RAIC program.

During the enrollment process, an airport worker's biometric templates are stored on the card and in the central CATSA identification databank along with a unique RAIC information number. Only iris and fingerprint templates are stored on the card, not images. Once the templates are stored on the card and the card has been issued, the biometric images supplied during the enrollment process are purged from the airport database. No information that can be traced to a RAIC holder is disclosed to CATSA by an airport. An airport may, however, provide information to

Consultation

En 2011, Transports Canada a commencé à consulter les intervenants, soit l'ACSTA, les exploitants d'aéroports et les transporteurs aériens, au sujet des améliorations apportées au programme de contrôle des non-passagers. En 2013 et 2014, le Ministère a mené plusieurs réunions consultatives avec le Conseil des aéroports du Canada et l'ACSTA pour discuter des améliorations à ce programme et de leur mise en œuvre. Les aéroports de catégorie 3 qui seront touchés par les modifications réglementaires relatives à la CIZR ont été informés par écrit en août 2014, puis consultés individuellement au début de l'année 2015. Tous appuient les exigences visant l'amélioration des systèmes de contrôle de l'accès existants.

Justification

La CIZR est utilisée depuis presque 10 ans. La technologie biométrique employée assure la sûreté de cette carte d'identité des employés devant accéder à des zones réglementées d'aéroports de catégories 1 et 2. De plus, la technologie de carte à puce utilisée permet de mémoriser deux types de données biométriques : l'empreinte digitale et l'iris.

Le règlement actuel exige la suppression des images biométriques de la base de données CIZR de l'ACSTA dès que possible, conformément à la *Loi sur l'accès à l'information*, la *Loi sur la Bibliothèque et les Archives du Canada* et la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. De plus, il est interdit à l'ACSTA de recueillir, d'utiliser, de communiquer ou de conserver l'identité du détenteur d'une CIZR.

Afin que le programme fonctionne malgré cette interdiction, un algorithme est employé pour créer des modèles pour les images biométriques pendant le processus d'inscription. Un modèle biométrique est un nombre généré mathématiquement et extrait des points principaux d'une image biométrique. Il ne peut être utilisé pour recréer l'image d'un iris ou d'une empreinte digitale, ni pour identifier une personne à des fins autres que celle du programme de CIZR.

Durant le processus d'inscription, les modèles biométriques créés pour un employé d'aéroport sont mémorisés sur la carte et dans la banque de données d'identification centrale de l'ACSTA, et un numéro d'information CIZR unique lui est attribué. Seuls l'iris et l'empreinte digitale sont mémorisés sur la carte, pas les images. Une fois que les modèles se trouvent sur la carte et que cette dernière est émise, les images biométriques fournies lors du processus d'inscription sont supprimées de la base de données. Aucune information pouvant permettre de retrouver

Transport Canada about a RAIC holder or an applicant for a RAIC for transportation security clearance purposes.

The amendments will require some Class 3 airports to implement a RAIC program, which will support and enhance the existing non-passenger screening program. These programs will add another layer of security and will further secure Canada's aviation transportation system. CATSA and the affected airports fully support the amendments and are preparing to implement the RAIC program. CATSA has received funding to add the infrastructure necessary for the RAIC program at the affected airports.

Implementation, enforcement and service standards

The regulatory amendments come into force on April 1, 2016. Communications efforts have been ongoing with the affected airports and CATSA since mid 2014. Consultations with affected airports will be undertaken to ensure that additional enhancements are implemented effectively and efficiently.

The proposal includes amending the designated provisions of the Regulations in order to provide for the imposition of monetary penalties as a means to enforce the regulation. Under the *Aeronautics Act*, the maximum monetary penalty that can be assessed for the contravention of a regulation is \$5,000 for individuals and \$25,000 for corporations.

Transport Canada's philosophy on the enforcement of the Regulations stresses promoting compliance as the preferred means of achieving a secure aviation environment. However, the *Aeronautics Act* provides that enforcement actions could be taken in the form of administrative monetary penalties pursuant to sections 7.6 to 8.2, charges could be laid for the commission of an offence set out under subsection 7.3(3), or a Canadian aviation document could be suspended or cancelled in accordance with section 6.9.

le détenteur d'une CIZR n'est divulguée à l'ACSTA ou à un aéroport. Toutefois, un exploitant peut fournir à Transports Canada des renseignements sur le détenteur d'une CIZR à des fins d'HST.

Les modifications prescriront à des aéroports de catégorie 3 de mettre en œuvre un programme de CIZR, lequel appuiera et améliorera le programme de contrôle des non-passagers existant. Ces programmes ajouteront un niveau de sécurité et, ultimement, assureront la sûreté du réseau de transport aérien canadien. L'ACSTA et les exploitants d'aéroports visés appuient totalement les modifications et se préparent en vue de la mise en œuvre du programme. L'ACSTA a reçu du financement pour ajouter l'infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du programme de CIZR dans les aéroports concernés.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les modifications réglementaires entreront en vigueur le 1^{er} avril 2016. Les aéroports visés et l'ACSTA déploient des efforts de communication depuis le milieu de l'année 2014. Des consultations avec les aéroports concernés seront entreprises afin d'assurer une mise en œuvre efficace des améliorations additionnelles.

Afin de renforcer le Règlement, la proposition comprend la modification des dispositions désignées de manière à ce que le Règlement prévoit des sanctions pécuniaires. En vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, l'amende maximale d'une infraction à un règlement est de 5 000 \$ pour un particulier et de 25 000 \$ pour une société.

Dans son approche de la mise en application du Règlement, Transports Canada privilégie la promotion de la conformité comme moyen d'assurer la sûreté de l'environnement aérien. Toutefois, selon la *Loi sur l'aéronautique*, les mesures d'application peuvent prendre la forme de sanctions administratives pécuniaires, conformément aux articles 7.6 à 8.2, des accusations peuvent être déposées pour les infractions prévues au paragraphe 7.3(3), ou un document d'aviation canadien peut être suspendu ou annulé en vertu de l'article 6.9.

Contact

Francine Massicotte
Chief
Regulatory Programs and Projects
Aviation Security Regulatory Affairs
Transport Canada
330 Sparks Street, 13th Floor, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-949-4349
Fax: 613-949-9590
Email: francine.massicotte@tc.gc.ca

Personne-ressource

Francine Massicotte
Chef
Programmes et projets réglementaires
Affaires réglementaires de la sûreté aérienne
Transports Canada
330, rue Sparks, 13^e étage, tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-949-4349
Télécopieur : 613-949-9590
Courriel : francine.massicotte@tc.gc.ca

Small Business Lens Checklist

1. Name of the sponsoring regulatory organization:

Transport Canada

2. Title of the regulatory proposal:

Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Enhanced Access Controls)

3. Is the checklist submitted with a RIAS for the *Canada Gazette*, Part I or Part II? *Canada Gazette*, Part I *Canada Gazette*, Part II**A. Small business regulatory design**

I	Communication and transparency	Yes	No	N/A
1.	Are the proposed Regulations or requirements easily understandable in everyday language?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The same text is already in place in Division 8 of the Regulations for Class 1 and 2 airports and have been drafted to be as clear as possible.				
2.	Is there a clear connection between the requirements and the purpose (or intent) of the proposed Regulations?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
As described in the RIAS and communicated to the affected stakeholders, the purpose is to improve the existing access control systems at certain Class 3 airports.				
3.	Will there be an implementation plan that includes communications and compliance promotion activities, that informs small business of a regulatory change and guides them on how to comply with it (e.g. information sessions, sample assessments, toolkits, Web sites)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
There are ongoing consultations with CATSA and the affected airports to ensure that the additional enhancements are implemented effectively and efficiently.				
4.	If new forms, reports or processes are introduced, are they consistent in appearance and format with other relevant government forms, reports or processes?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The affected Class 3 airports will be required to keep updated records and a business continuity plan which is consistent with the processes/procedures already in place at all Class 1 and 2 airports. Airport workers at the affected airports will need to complete a transportation security clearance application form. Although this will be a new form for those airports, it is the same form that is already used by airport workers at the Class 1 and 2 airports.				
II	Simplification and streamlining	Yes	No	N/A
1.	Will streamlined processes be put in place (e.g. through BizPaL, Canada Border Services Agency single window) to collect information from small businesses where possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
The amendments to the Regulations do not require the collection of information from small businesses.				
2.	Have opportunities to align with other obligations imposed on business by federal, provincial, municipal or international or multinational regulatory bodies been assessed?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
It was determined that the unique nature of federally regulated requirements on aviation security could not be aligned with any other obligations imposed by other regulatory bodies but would be consistent with ICAO standards.				
3.	Has the impact of the proposed Regulations on international or interprovincial trade been assessed?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
There is no expected impact on international or interprovincial trade as a result of the amendments to the Regulations.				

II	Simplification and streamlining	Yes	No	N/A
4.	If the data or information, other than personal information, required to comply with the proposed Regulations is already collected by another department or jurisdiction, will this information be obtained from that department or jurisdiction instead of requesting the same information from small businesses or other stakeholders? (The collection, retention, use, disclosure and disposal of personal information are all subject to the requirements of the <i>Privacy Act</i> . Any questions with respect to compliance with the <i>Privacy Act</i> should be referred to the department's or agency's ATIP office or legal services unit.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
The information collected from airport workers before a RAIC is issued is personal information.				
5.	Will forms be pre-populated with information or data already available to the department to reduce the time and cost necessary to complete them? (Example: When a business completes an online application for a licence, upon entering an identifier or a name, the system pre-populates the application with the applicant's personal particulars such as contact information, date, etc. when that information is already available to the department.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Airport workers will be required to complete and submit a new application form every time their transportation security clearance needs to be renewed. Typically, this is every 5 years.				
6.	Will electronic reporting and data collection be used, including electronic validation and confirmation of receipt of reports where appropriate?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Airport workers can apply for a transportation security clearance electronically through a secure Web site.				
7.	Will reporting, if required by the proposed Regulations, be aligned with generally used business processes or international standards if possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
The amendments to the Regulations do not have reporting requirements.				
8.	If additional forms are required, can they be streamlined with existing forms that must be completed for other government information requirements?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The transportation security clearance application is unique to Transport Canada and, once completed, will contain personal information that is only used for the purpose of conducting the necessary background checks.				
III	Implementation, compliance and service standards	Yes	No	N/A
1.	Has consideration been given to small businesses in remote areas, with special consideration to those that do not have access to high-speed (broadband) Internet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
The amendments to the Regulations will not affect small businesses in remote areas.				
2.	If regulatory authorizations (e.g. licences, permits or certifications) are introduced, will service standards addressing timeliness of decision making be developed that are inclusive of complaints about poor service?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
The amendments to the Regulations do not introduce regulatory authorizations.				
3.	Is there a clearly identified contact point or help desk for small businesses and other stakeholders?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Airports and other stakeholders will continue to use their existing regional contacts.				

B. Regulatory flexibility analysis and reverse onus

IV	Regulatory flexibility analysis	Yes	No	N/A
1.	<p>Does the RIAS identify at least one flexible option that has lower compliance or administrative costs for small businesses in the small business lens section?</p> <p>Examples of flexible options to minimize costs are as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Longer time periods to comply with the requirements, longer transition periods or temporary exemptions; • Performance-based standards; • Partial or complete exemptions from compliance, especially for firms that have good track records (legal advice should be sought when considering such an option); • Reduced compliance costs; • Reduced fees or other charges or penalties; • Use of market incentives; • A range of options to comply with requirements, including lower-cost options; • Simplified and less frequent reporting obligations and inspections; and • Licences granted on a permanent basis or renewed less frequently. 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The names of the airports that will be affected and any related security sensitive requirements will be contained in confidential security measures to ensure that public safety is duly protected. Therefore, the flexibility analysis is also confidential.				
2.	<p>Does the RIAS include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, quantified and monetized compliance and administrative costs for small businesses associated with the initial option assessed, as well as the flexible, lower-cost option?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Use the Regulatory Cost Calculator to quantify and monetize administrative and compliance costs and include the completed calculator in your submission to TBS-RAS. 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The names of the airports that will be affected and any related security sensitive requirements will be contained in confidential security measures to ensure that public safety is duly protected. Therefore, the flexibility analysis is also confidential.				
3.	<p>Does the RIAS include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, a consideration of the risks associated with the flexible option? (Minimizing administrative or compliance costs for small business cannot be at the expense of greater health, security or safety or create environmental risks for Canadians.)</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The names of the airports that will be affected and any related security sensitive requirements will be contained in confidential security measures to ensure that public safety is duly protected. Therefore, the flexibility analysis is also confidential.				
4.	Does the RIAS include a summary of feedback provided by small business during consultations?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The affected airports were consulted and support the amendments to the Regulations.				
V	Reverse onus	Yes	No	N/A
1.	If the recommended option is not the lower-cost option for small business in terms of administrative or compliance costs, is a reasonable justification provided in the RIAS?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
The recommended option is the lower-cost option for small businesses.				

Liste de vérification de la lentille des petites entreprises

1. Nom de l'organisme de réglementation responsable :

Transports Canada

2. Titre de la proposition de réglementation :

Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (mesures supplémentaires de contrôle de l'accès)

3. La liste de vérification est-elle soumise avec le RÉIR de la Partie I ou de la Partie II de la *Gazette du Canada*? *Gazette du Canada*, Partie I *Gazette du Canada*, Partie II**A. Conception de la réglementation pour les petites entreprises**

I	Communication et transparence	Oui	Non	S.O.
1.	La réglementation ou les exigences proposées sont-elles faciles à comprendre et rédigées dans un langage simple?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ce même texte est déjà en place à la Division 8 du Règlement sur les aéroports de catégories 1 et 2 et il a été rédigé de façon à être le plus clair possible.				
2.	Y a-t-il un lien clair entre les exigences et l'objet principal (ou l'intention) de la réglementation proposée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Comme il est décrit dans le RÉIR et comme il a été communiqué aux intervenants visés, l'objectif est d'améliorer les systèmes de contrôle de l'accès en place dans certains aéroports de catégorie 3.				
3.	A-t-on prévu un plan de mise en œuvre incluant des activités de communications et de promotion de la conformité destinées à informer les petites entreprises sur les changements intervenus dans la réglementation, d'une part, et à les guider sur la manière de s'y conformer, d'autre part? (Par exemple séances d'information, évaluations types, boîtes à outils, sites Web.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Des consultations sont en cours auprès de l'ACSTA et des aéroports visés afin de veiller à ce que les améliorations supplémentaires soient mises en œuvre de façon efficace et efficiente.				
4.	Si la proposition implique l'utilisation de nouveaux formulaires, rapports ou processus, la présentation et le format de ces derniers correspondent-ils aux autres formulaires, rapports ou processus pertinents du gouvernement?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les aéroports de catégorie 3 visés devront tenir des registres à jour et un plan de continuité des activités conforme aux processus/procédures en place dans tous les aéroports de catégorie 1 et 2. Les employés des aéroports visés devront remplir un formulaire de demande d'habilitation de sécurité en matière de transport. Il s'agira d'un nouveau formulaire pour ces aéroports, mais c'est le même formulaire que remplissent déjà les employés des aéroports de catégorie 1 et 2.				
II	Simplification et rationalisation	Oui	Non	S.O.
1.	Des processus simplifiés seront-ils mis en place (en recourant par exemple au service PerLE, au guichet unique de l'Agence des services frontaliers du Canada) afin d'obtenir les données requises des petites entreprises si possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Les modifications au Règlement ne nécessitent pas la collecte d'information relative aux petites entreprises.				
2.	Est-ce que les possibilités d'harmonisation avec les autres obligations imposées aux entreprises par les organismes de réglementation fédéraux, provinciaux, municipaux ou multilatéraux ou internationaux ont été évaluées?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
On a déterminé que, en raison de leur nature singulière, les exigences régies par le gouvernement fédéral en matière de sûreté aérienne n'ont pas pu être harmonisées à d'autres obligations imposées par d'autres organismes de réglementation, mais sont conformes aux normes de l'OACI.				

II	Simplification et rationalisation	Oui	Non	S.O.
3.	Est-ce que l'impact de la réglementation proposée sur le commerce international ou interprovincial a été évalué?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Il n'y a pas de répercussion attendue sur le commerce international ou interprovincial en raison des modifications au Règlement.				
4.	Si les données ou les renseignements — autres que les renseignements personnels — nécessaires pour le respect de la réglementation proposée ont déjà été recueillis par un autre ministère ou une autre administration, obtiendra-t-on ces informations auprès de ces derniers, plutôt que de demander à nouveau cette même information aux petites entreprises ou aux autres intervenants? (La collecte, la conservation, l'utilisation, la divulgation et l'élimination des renseignements personnels sont toutes assujetties aux exigences de la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> . Toute question relative au respect de la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> devrait être renvoyée au bureau de l'AIPRP ou aux services juridiques du ministère ou de l'organisme concerné.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Les renseignements recueillis auprès des employés des aéroports avant la délivrance d'une CIZR sont traités comme des renseignements personnels.				
5.	Les formulaires seront-ils pré-remplis avec les renseignements ou les données déjà disponibles au ministère en vue de réduire le temps et les coûts nécessaires pour les remplir? (Par exemple, quand une entreprise remplit une demande en ligne pour un permis, en entrant un identifiant ou un nom, le système pré-remplit le formulaire avec les données personnelles telles que les coordonnées du demandeur, la date, etc. lorsque cette information est déjà disponible au ministère.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les employés des aéroports seront tenus de remplir un nouveau formulaire chaque fois que l'habilitation de sécurité en matière de transport doit être renouvelée. Généralement, cela est prévu tous les cinq ans.				
6.	Est-ce que les rapports et la collecte de données électroniques, notamment la validation et la confirmation électroniques de la réception de rapports, seront utilisés?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les employés des aéroports peuvent traiter une demande d'habilitation de sécurité en matière de transport en ligne par l'intermédiaire d'un site Web sécurisé.				
7.	Si la réglementation proposée l'exige, est-ce que les rapports seront harmonisés selon les processus opérationnels généralement utilisés par les entreprises ou les normes internationales lorsque cela est possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Les modifications au Règlement ne comportent pas d'exigences sur le plan des rapports.				
8.	Si d'autres formulaires sont requis, peut-on les rationaliser en les combinant à d'autres formulaires de renseignements exigés par le gouvernement?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La demande d'habilitation de sécurité en matière de transport est propre à Transports Canada et, une fois remplie, comportera des renseignements personnels qui ne serviront qu'à effectuer les vérifications des antécédents nécessaires.				
III	Mise en œuvre, conformité et normes de service	Oui	Non	S.O.
1.	A-t-on pris en compte les petites entreprises dans les régions éloignées, en particulier celles qui n'ont pas accès à Internet haute vitesse (large bande)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Les modifications au Règlement n'auront pas de répercussions sur les petites entreprises dans les régions éloignées.				
2.	Si des autorisations réglementaires (par exemple licences, permis, certificats) sont instaurées, des normes de service seront-elles établies concernant la prise de décisions en temps opportun, y compris pour ce qui est des plaintes portant sur le caractère inadéquat du service?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Les modifications au Règlement n'ajoutent pas d'autorisations réglementaires.				
3.	Un point de contact ou un bureau de dépannage a-t-il été clairement identifié pour les petites entreprises et les autres intervenants?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les aéroports et les autres intervenants continueront d'utiliser les points de contact régionaux existants.				

B. Analyse de flexibilité réglementaire et inversion de la charge de la preuve

IV	Analyse de flexibilité réglementaire	Oui	Non	S.O.
1.	<p>Est-ce que le RÉIR comporte, dans la section relative à la lentille des petites entreprises, au moins une option flexible permettant de réduire les coûts de conformité ou les coûts administratifs assumés par les petites entreprises?</p> <p>Exemples d'options flexibles pour réduire les coûts :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allongement du délai pour se conformer aux exigences, extension des périodes de transition ou attribution d'exemptions temporaires; • Recours à des normes axées sur le rendement; • Octroi d'exemptions partielles ou totales de conformité, surtout pour les entreprises ayant de bons antécédents (remarque : on devrait demander un avis juridique lorsqu'on envisage une telle option); • Réduction des coûts de conformité; • Réduction des frais ou des autres droits ou pénalités; • Utilisation d'incitatifs du marché; • Recours à un éventail d'options pour se conformer aux exigences, notamment des options de réduction des coûts; • Simplification des obligations de présentation de rapports et des inspections, et réduction de leur nombre; • Octroi de licences permanentes ou renouvellements moins fréquents des licences. 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le nom des aéroports visés et toute exigence de nature délicate du point de vue de la sécurité seront contenus dans des mesures de sûreté confidentielles visant à assurer que la sécurité du public est dûment protégée. Par conséquent, l'analyse de la flexibilité est également confidentielle.				
2.	<p>Le RÉIR renferme-t-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, les coûts administratifs et de conformité quantifiés et exprimés en valeur monétaire, auxquels feront face les petites entreprises pour l'option initiale évaluée, de même que l'option flexible (dont les coûts sont moins élevés)?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utiliser le Calculateur des coûts réglementaires pour quantifier et exprimer en valeur monétaire les coûts administratifs et les coûts de conformité et ajouter cette information à votre présentation au SCT-SAR. 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le nom des aéroports visés et toute exigence de nature délicate du point de vue de la sécurité seront contenus dans des mesures de sûreté confidentielles visant à assurer que la sécurité du public est dûment protégée. Par conséquent, l'analyse de la flexibilité est également confidentielle.				
3.	<p>Le RÉIR comprend-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, une discussion des risques associés à la mise en œuvre de l'option flexible? (La minimisation des coûts administratifs et des coûts de conformité ne doit pas se faire au détriment de la santé des Canadiens, de la sécurité ou de l'environnement du Canada.)</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le nom des aéroports visés et toute exigence de nature délicate du point de vue de la sécurité seront contenus dans des mesures de sûreté confidentielles visant à assurer que la sécurité du public est dûment protégée. Par conséquent, l'analyse de la flexibilité est également confidentielle.				
4.	<p>Le RÉIR comprend-il un sommaire de la rétroaction fournie par les petites entreprises pendant les consultations?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les aéroports visés ont été consultés et appuient les modifications au Règlement.				
V	Inversion de la charge de la preuve	Oui	Non	S.O.
1.	<p>Si l'option recommandée n'est pas l'option représentant les coûts les plus faibles pour les petites entreprises (par rapport aux coûts administratifs ou aux coûts de conformité), le RÉIR comprend-il une justification raisonnable?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
L'option recommandée est celle représentant les coûts les plus faibles pour les petites entreprises.				

Registration
SOR/2016-40 March 11, 2016

FIRST NATIONS GOODS AND SERVICES TAX ACT

Order Amending Schedule 2 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2016-1 (Dakota Plains)

P.C. 2016-123 March 11, 2016

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 29^a of the *First Nations Goods and Services Tax Act*^b, makes the annexed *Order Amending Schedule 2 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2016-1 (Dakota Plains)*.

Order Amending Schedule 2 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2016-1 (Dakota Plains)

Amendment

1 Schedule 2 to the *First Nations Goods and Services Tax Act*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Band	Council of the Band	Reserves	Specified Province
Dakota Plains	Council of Dakota Plains	Reserve of Dakota Plains	Manitoba

Coming Into Force

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

^a S.C. 2006, c. 4, s. 96

^b S.C. 2003, c. 15, s. 67

¹ S.C. 2003, c. 15, s. 67

Enregistrement
DORS/2016-40 Le 11 mars 2016

LOI SUR LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES DES PREMIÈRES NATIONS

Décret modifiant l'annexe 2 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2016-1 (Dakota Plains)

C.P. 2016-123 Le 11 mars 2016

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 29^a de la *Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe 2 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2016-1 (Dakota Plains)*, ci-après.

Décret modifiant l'annexe 2 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2016-1 (Dakota Plains)

Modification

1 L'annexe 2 de la *Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Bande	Conseil de bande	Réserves	Province visée
Dakota Plains	Conseil de Dakota Plains	Réserve de Dakota Plains	Manitoba

Entrée en vigueur

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

^a L.C. 2006, ch. 4, art. 96

^b L.C. 2003, ch. 15, art. 67

¹ L.C. 2003, ch. 15, art. 67

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

Dakota Plains, an Indian band situated southwest of the city of Portage la Prairie in Manitoba, asked to be listed in Schedule 2 to the *First Nations Goods and Services Tax Act* (the Act) in order to implement a provincial-type tax. The Province of Manitoba supports the request.

Objectives

The objective of the Order is to enable Dakota Plains, with the agreement of the Province of Manitoba, to exercise provincial-type tax powers within its reserve.

Description

Pursuant to section 29 of the Act, the Order amends Schedule 2 by adding:

- the name of the Province of Manitoba;
- the name of Dakota Plains;
- the name of the council of Dakota Plains; and
- the description of Dakota Plains' reserve where the provincial-type tax law could apply.

Consultation

Dakota Plains requested that Schedule 2 to the *First Nations Goods and Services Tax Act* be amended to include its name, the name of its council and the description of the reserve where the provincial-type tax could apply. The Province of Manitoba supports the request that Schedule 2 be amended so Dakota Plains may exercise provincial-type tax powers within its reserve. The amendment is consistent with the request of Dakota Plains and the Province of Manitoba.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply, as the Order does not impose any administrative burden on business.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)

Enjeux

Dakota Plains, une bande indienne située au sud-ouest de la ville de Portage la Prairie au Manitoba, a demandé que son nom soit ajouté à l'annexe 2 de la *Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations* (la Loi) afin de pouvoir mettre en œuvre une taxe de type provincial. Le Manitoba appuie cette demande.

Objectifs

Le Décret a pour objectif de permettre à Dakota Plains d'exercer dans sa réserve, avec l'accord du Manitoba, des pouvoirs de taxation semblables aux pouvoirs de taxation provinciaux.

Description

Conformément à l'article 29 de la Loi, le Décret modifie l'annexe 2 pour y ajouter ce qui suit :

- le nom du Manitoba;
- le nom de Dakota Plains;
- le nom du conseil de Dakota Plains;
- la description de la réserve de Dakota Plains, où une taxe analogue à une taxe manitobaine pourrait s'appliquer.

Consultation

Dakota Plains a demandé que l'annexe 2 de la Loi soit modifiée afin d'inclure son nom, le nom de son conseil et la description de la réserve où la taxe analogue à une taxe manitobaine pourrait s'appliquer. Le Manitoba appuie la demande voulant que l'annexe 2 soit modifiée afin que Dakota Plains puisse exercer des pouvoirs de taxation de type provincial dans sa réserve. La modification est conforme aux demandes de Dakota Plains et du Manitoba.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, puisque le Décret n'impose pas de fardeau administratif aux entreprises.

Small business lens

The small business lens does not apply because the Order does not entail any administrative or compliance costs for small business.

Rationale

Amending Schedule 2 of the Act in this fashion makes it possible for the council of Dakota Plains, with the agreement of the Province of Manitoba, to enact a law that imposes a direct tax like a particular provincial tax (e.g. the Manitoba tobacco tax) within its reserve. The amendment also makes it possible for the Province of Manitoba and Dakota Plains to enter into an administration agreement in respect of the band's law.

Listing Dakota Plains and the Province of Manitoba in Schedule 2 is an enabling measure. It does not require the band to enact a provincial-type tax law and does not require the band or the Province to enter into an agreement concerning the administration of the band's law. If the band and the Province of Manitoba proceed, a band's provincial-type tax would be implemented when the Province and the band enter into a tax administration agreement under which the Province administers and enforces the band's tax law and collects the tax for the band.

If an Indian band that is listed in Schedule 2 were to enact a law imposing a tax parallel to a provincial-type tax and enter into a tax agreement with the Province of Manitoba in respect of that law, then the band would realize, in accordance with the provisions of the agreement, a stream of revenue that could be used for the band's purposes.

Implementation, enforcement and service standards

The Order to amend Schedule 2 does not create new enforcement or administrative obligations for the Government of Canada. Dakota Plains and the Province of Manitoba will be responsible for implementing any resulting arrangements, including arrangements for the administration, enforcement and collection of any provincial-type tax imposed by the band.

Contact

Roch Vézina
Aboriginal Tax Policy Section
Department of Finance
90 Elgin Street
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-369-3812

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, puisque le Décret n'entraîne pas de coûts administratifs ou de conformité pour les petites entreprises.

Justification

Le fait de modifier ainsi l'annexe 2 de la Loi permet au conseil de Dakota Plains, avec l'accord du Manitoba, d'édicter un texte législatif imposant dans sa réserve une taxe directe analogue à une taxe provinciale, comme la taxe du Manitoba sur le tabac. La modification permet aussi au Manitoba et à Dakota Plains de conclure un accord d'application concernant ce texte législatif.

L'ajout de Dakota Plains et de la province du Manitoba à l'annexe 2 est une mesure habilitante et ne requiert pas que la bande impose une taxe analogue à une taxe manitobaine. Cet ajout n'oblige ni la bande ni la province à conclure un accord visant l'application du texte législatif de la bande. Si la bande et la province du Manitoba vont de l'avant, une taxe de type provincial de la bande ne sera mise en œuvre qu'une fois qu'elle et la province auront conclu un accord d'application aux termes duquel la province accepte d'appliquer le texte législatif de la bande imposant la taxe et de la percevoir pour la bande.

Dans l'éventualité où la bande édictait un texte législatif imposant une taxe analogue à une taxe manitobaine et concluait avec la province du Manitoba un accord d'application relatif à ce texte, la bande disposerait, conformément aux dispositions de l'accord, d'une source de revenus qu'elle pourrait affecter à ses propres fins.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le Décret modifiant l'annexe 2 n'impose pas au gouvernement du Canada de nouvelles obligations en matière d'exécution ou d'application. Il incombera à Dakota Plains et à la province du Manitoba de mettre en œuvre les arrangements en découlant, y compris ceux visant l'administration, l'application et la perception de toute taxe de type provincial imposée par la bande.

Personne-ressource

Roch Vézina
Section de la politique fiscale autochtone
Ministère des Finances
90, rue Elgin
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-369-3812

Registration
SOR/2016-41 March 11, 2016

FREEZING ASSETS OF CORRUPT FOREIGN
OFFICIALS ACT

Regulations Amending the Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials (Tunisia and Egypt) Regulations

P.C. 2016-124 March 11, 2016

Whereas the Governor in Council is satisfied that there continues to be internal turmoil, or an uncertain political situation, in Tunisia, that the making of the annexed *Regulations Amending the Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials (Tunisia and Egypt) Regulations* is in the interest of international relations and that eight persons who are listed in Schedule 1 to the *Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials (Tunisia and Egypt) Regulations*^a, and in respect of whom Tunisia made the assertion provided for under subsection 4(1) of the *Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials Act*^b, continue to be politically exposed foreign persons in relation to Tunisia;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to subsections 4(1) to (3) of the *Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials (Tunisia and Egypt) Regulations*.

Regulations Amending the Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials (Tunisia and Egypt) Regulations

Amendments

1 The title of the *Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials (Tunisia and Egypt) Regulations*¹ is replaced by the following:

Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials (Tunisia) Regulations

^a SOR/2011-78

^b S.C. 2011, c. 10

¹ SOR/2011-78

Enregistrement
DORS/2016-41 Le 11 mars 2016

LOI SUR LE BLOCAGE DES BIENS DE DIRIGEANTS
ÉTRANGERS CORROMPUS

Règlement modifiant le Règlement sur le blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus (Tunisie et Égypte)

C.P. 2016-124 Le 11 mars 2016

Attendu que le gouverneur en conseil est convaincu qu'il y a toujours des troubles internes ou une situation politique incertaine en Tunisie, que la prise du *Règlement modifiant le Règlement sur le blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus (Tunisie et Égypte)*, ci-après, est dans l'intérêt des relations internationales et que huit des personnes qui sont visées à l'annexe 1 du *Règlement sur le blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus (Tunisie et Égypte)*^a, et à l'égard desquelles la Tunisie a fait la déclaration visée au paragraphe 4(1) de la *Loi sur le blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus*^b, sont encore des étrangers politiquement vulnérables relativement à la Tunisie,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu des paragraphes 4(1) à (3) de la *Loi sur le blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus (Tunisie et Égypte)*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur le blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus (Tunisie et Égypte)

Modifications

1 Le titre du *Règlement sur le blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus (Tunisie et Égypte)*¹ est remplacé par ce qui suit :

Règlement sur le blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus (Tunisie)

^a DORS/2011-78

^b L.C. 2011, ch. 10

¹ DORS/2011-78

2 The heading before section 1 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

Définition

3 Sections 1 and 2 of the Regulations are replaced by the following:

Definition of *Tunisia*

1 In these Regulations, *Tunisia* means the Tunisian Republic.

Application

Application

2 Section 3 applies in respect of the property of the politically exposed foreign persons listed in Schedule 1.

4 Items 1 to 4, 6, 7, 9 to 17, 19 to 71, 73 and 78 to 123 of Schedule 1 to the Regulations are repealed.

5 Schedule 2 to the Regulations is repealed.

Coming into Force

6 These Regulations come into force on the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations and the Order.)

Issues

Pursuant to section 6 of the *Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials Act* (FACFOA), the *Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials (Tunisia and Egypt) Regulations* (the Regulations), which came into force on March 23, 2011, will expire on March 24, 2016. The Regulations are being amended and extended with respect to eight previously listed politically exposed foreign persons.

Background

The Act permits the freezing of assets or the restraint of property of politically exposed foreign persons upon receipt of a written request from a state, where the Governor in Council has determined that the country is in

2 L'intertitre précédant l'article 1 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Définition

3 Les articles 1 et 2 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Définition de *Tunisie*

1 Dans le présent règlement, *Tunisie* s'entend de la République tunisienne.

Application

Application

2 L'article 3 s'applique à l'égard des biens des étrangers politiquement vulnérables visés à l'annexe 1.

4 Les articles 1 à 4, 6, 7, 9 à 17, 19 à 71, 73 et 78 à 123 de l'annexe 1 du même règlement sont abrogés.

5 L'annexe 2 du même règlement est abrogée.

Entrée en vigueur

6 Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement et du Décret.)

Enjeux

Conformément à l'article 6 de la *Loi sur le blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus* (LBBDEC), le *Règlement sur le blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus (Tunisie et Égypte)* [le Règlement] qui est entré en vigueur le 23 mars 2011 vient à expiration le 24 mars 2016. Le Règlement est modifié et prolongé relativement à huit étrangers politiquement vulnérables précédemment désignés.

Contexte

La LBBDEC permet de bloquer les avoirs ou de restreindre la propriété d'étrangers politiquement vulnérables à la suite de la réception d'une demande écrite d'un État, lorsque le gouverneur en conseil est convaincu que l'État

“internal turmoil” or in “an uncertain political situation” and where the making of an order or a regulation is in the interest of international relations. This measure supports promoting global peace and security, democracy and rule of law and maintaining strong bilateral relationships with other countries.

On March 23, 2011, the Governor in Council made the Regulations, pursuant to the FACFOA. At the time, the Regulations gave effect to written requests from Tunisia and Egypt to freeze the assets of former leaders and senior officials or their associates and family members suspected of having misappropriated state funds, or of having obtained property inappropriately by virtue of their office or personal or business relationship. The Regulations are intended to provide a five-year period for completing criminal investigations and making actionable mutual legal assistance requests to Canada.

Section 6 of the FACFOA provides that “an order or regulation made under section 4 of that Act in respect of a politically exposed foreign person ceases to have effect on the day that is five years after the day on which it comes into force unless the Governor in Council, by order, extends it for the period specified in the order.”

Objectives

The regulatory measures will aim to

- ensure that all of the assets of the eight politically exposed foreign persons identified and frozen under the current Regulations remain frozen; and
- allow additional time to provide the evidence required for the recovery of frozen assets and the freezing of any new assets that may be identified with respect to the eight individuals listed in the extended Regulations.

Description

The proposed Regulations amend the Regulations adopted on March 23, 2011, in order to continue to list eight individuals in Schedule 1 (Tunisia) who have, or may have, assets in Canada and to repeal the names of the remaining 196 Egyptian and Tunisian persons in Schedules 1 and 2.

The Order extends the application of the Regulations, as amended, for a new five-year period beginning on March 24, 2016.

connaît des « troubles internes » ou une « situation politique incertaine » et que la prise d’un décret ou d’un règlement est dans l’intérêt des relations internationales. Cette mesure favorise la promotion de la sécurité et de la paix mondiale, de la démocratie et de la primauté du droit et l’entretien de solides relations bilatérales avec d’autres pays.

Le 23 mars 2011, le gouverneur en conseil a adopté le Règlement, conformément à la *Loi sur le blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus*. À l’époque, le Règlement a été adopté en réponse aux demandes écrites de l’Égypte et de la Tunisie. Ces deux pays cherchaient à bloquer les actifs d’anciens dirigeants et hauts fonctionnaires, ou de leurs associés et des membres de leur famille, soupçonnés d’avoir détourné des fonds de l’État ou d’avoir obtenu des biens de manière inappropriée en raison de leurs charges ou de liens personnels ou d’affaires. Le Règlement vise à octroyer un délai de cinq ans pour achever les enquêtes criminelles et faire une demande d’entraide juridique au Canada.

L’article 6 de la LBBDEC prévoit que « le décret ou règlement pris en vertu de l’article 4 à l’égard d’un étranger politiquement vulnérable cesse d’avoir effet cinq ans après sa date d’entrée en vigueur à moins que le gouverneur en conseil ne prolonge, par décret, sa période de validité de la période qui y est précisée. La période de validité peut être prolongée plus d’une fois. »

Objectifs

Les mesures réglementaires visent à :

- faire en sorte que tous les biens des huit étrangers politiquement vulnérables identifiés et bloqués en vertu de la réglementation actuelle demeurent bloqués;
- octroyer du temps additionnel pour fournir les preuves nécessaires à la récupération des avoirs bloqués et au blocage de tout nouvel actif qui pourrait être identifié en ce qui concerne les huit individus désignés dans le règlement modifié et prolongé.

Description

Le règlement proposé modifiera le Règlement adopté le 23 mars 2011 de façon à conserver à l’annexe 1 (Tunisie) la désignation de huit personnes qui ont, ou pourraient avoir, des actifs au Canada. Les noms des autres 196 personnes égyptiennes et tunisiennes aux annexes 1 et 2 seront supprimés du règlement modifié.

Le Décret prolongera le règlement modifié pour une nouvelle période de cinq ans à compter du 24 mars 2016.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal because there are no administrative costs to business. There is no additional burden to financial institutions, as the eight designated persons were already listed in Schedule 1 of the Regulations.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal because there are no costs to small business, and small businesses would not be disproportionately affected.

Consultation

The Department of Foreign Affairs, Trade and Development (Global Affairs Canada) consulted with the Department of Justice and the Royal Canadian Mounted Police.

Rationale

The *Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials Act* is an important part of Canada’s fight against international corruption. It is intended to prevent state treasuries from being looted by fallen governments and to ensure such stolen assets are available for recovery through mutual legal assistance.

Assets in Canada belonging to eight previously listed Tunisian politically exposed foreign persons have been identified or could be identified in the future. Therefore, these individuals remain politically exposed foreign persons. Only nominal assets associated with Egyptian individuals were identified and frozen in Canada.

The extension of the Regulations will allow an additional period of five years for Tunisia to provide Canada with the evidence required to facilitate the recovery of assets that have been, or may be, identified upon Tunisia making a successful request for mutual legal assistance to Canada.

Designated persons may seek a ministerial permit from the Minister of Foreign Affairs, subject to possible conditions, to allow legitimate economic activity in Canada.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à cette proposition, puisqu’il n’y a pas de coûts administratifs pour les entreprises. Il n’y a aucun fardeau supplémentaire pour les institutions financières, car les huit personnes dont la désignation est prolongée étaient déjà énumérées à l’annexe 1 du Règlement.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à la proposition, puisque les coûts sont inexistantes pour les petites entreprises; les petites entreprises ne seraient donc pas touchées de manière disproportionnée.

Consultation

Le ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement (Affaires mondiales Canada) a consulté le ministère de la Justice et la Gendarmerie royale du Canada.

Justification

La LBBDEC est un outil important du Canada dans la lutte contre la corruption internationale. Elle vise à empêcher le pillage et le détournement des capitaux d’un État par des gouvernements déçus et à s’assurer que tous les avoirs volés sont disponibles aux fins de récupération par l’entremise d’un processus d’entraide juridique.

Des actifs au Canada appartenant à huit personnes désignées tunisiennes ont été identifiés ou pourraient être identifiés dans le futur. Par conséquent, ces personnes restent des étrangers politiquement vulnérables. Relativement aux actifs associés à des personnes égyptiennes, seuls des biens de valeur marginale ou symbolique ont été identifiés et bloqués au Canada.

La prolongation du Règlement accordera un délai supplémentaire de cinq ans à la Tunisie afin de fournir les preuves nécessaires pour faciliter le recouvrement des avoirs qui ont été identifiés, ou qui pourraient l’être, à la suite d’une demande fructueuse d’entraide juridique de la Tunisie auprès du Canada.

Les personnes désignées peuvent solliciter un permis du ministre des Affaires étrangères, sous réserve de possibles conditions, pour permettre leur activité économique légitime au Canada.

Implementation, enforcement and service standards

Compliance is ensured by the Royal Canadian Mounted Police. Every person who contravenes provisions of the Regulations is liable, upon conviction, to the punishments set out in section 10 of the *Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials Act*.

Contacts

Sébastien Carrière
Director
Maghreb and Regional Trade Relations Division
Global Affairs Canada
Telephone: 343-203-3298
Email: emc@international.gc.ca

Alexandre É. Michon
Senior Desk Officer (Tunisia, Algeria)
Maghreb and Regional Trade Relations Division
Global Affairs Canada
Telephone: 343-203-3298
Email: emc@international.gc.ca

Mise en œuvre, application et normes de service

La conformité est assurée par la Gendarmerie royale du Canada. Toute personne contrevenant aux dispositions du Règlement est passible, si elle est déclarée coupable, des sanctions prévues à l'article 10 de la *Loi sur le blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus*.

Personnes-ressources

Sébastien Carrière
Directeur
Direction du Maghreb et des relations commerciales
régionales
Affaires mondiales Canada
Téléphone : 343-203-3298
Courriel : emc@international.gc.ca

Alexandre É. Michon
Chargé principal de dossiers (Tunisie, Algérie)
Direction du Maghreb et des relations commerciales
régionales
Affaires mondiales Canada
Téléphone : 343-203-3298
Courriel : emc@international.gc.ca

Registration
SOR/2016-42 March 11, 2016

FREEZING ASSETS OF CORRUPT FOREIGN
OFFICIALS ACT

**Order Extending the application of the
Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials
(Tunisia) Regulations**

P.C. 2016-125 March 11, 2016

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to section 6 of the *Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials Act*^a, extends the application of the *Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials (Tunisia) Regulations*^b for a period of five years beginning on March 24, 2016.

**N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement
for this Order appears at page 564, following
SOR/2016-41.**

Enregistrement
DORS/2016-42 Le 11 mars 2016

LOI SUR LE BLOCAGE DES BIENS DE DIRIGEANTS
ÉTRANGERS CORROMPUS

**Décret prolongeant la période de validité du
Règlement sur le blocage des biens de
dirigeants étrangers corrompus (Tunisie)**

C.P. 2016-125 Le 11 mars 2016

Sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'article 6 de la *Loi sur le blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prolonge de cinq ans la période de validité du *Règlement sur le blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus (Tunisie)*^b à compter du 24 mars 2016.

**N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la régle-
mentation de ce décret se trouve à la
page 564, à la suite du DORS/2016-41.**

^a S.C. 2011, c. 10

^b SOR/2011-78

^a L.C. 2011, ch.10

^b DORS/2011-78

Registration
SOR/2016-43 March 11, 2016

DEPARTMENT OF HEALTH ACT

Potable Water on Board Trains, Vessels, Aircraft and Buses Regulations

P.C. 2016-126 March 11, 2016

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 11(1) of the *Department of Health Act*^a, makes the annexed *Potable Water on Board Trains, Vessels, Aircraft and Buses Regulations*.

Potable Water on Board Trains, Vessels, Aircraft and Buses Regulations

Interpretation

Definitions

1 The following definitions apply in these Regulations.

contamination means the presence of chemical, physical, radiological or microbiological parameters in water or the addition of such parameters to water — other than for disinfection of the water, a potable water system or a potable water container — in a quantity or concentration that renders or may render the water non-potable. (*contamination*)

disinfection means a chemical, physical or radiological process, or a series of such processes, that is part of the decontamination process and that is intended to remove or inactivate microbiological parameters that are human pathogens such as viruses, bacteria and protozoa. (*désinfection*)

operator means a person who carries on a business of transporting passengers. (*exploitant*)

passenger means a person who travels on board a conveyance under a contract, but does not include

(a) the master, the pilot or the driver of the conveyance; or

Enregistrement
DORS/2016-43 Le 11 mars 2016

LOI SUR LE MINISTÈRE DE LA SANTÉ

Règlement sur l'eau potable à bord des trains, bâtiments, aéronefs et autocars

C.P. 2016-126 Le 11 mars 2016

Sur recommandation de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 11(1) de la *Loi sur le ministère de la Santé*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement sur l'eau potable à bord des trains, bâtiments, aéronefs et autocars*, ci-après.

Règlement sur l'eau potable à bord des trains, bâtiments, aéronefs et autocars

Définitions

Définitions

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

bâtiment Tout bateau, navire ou autre moyen de transport par eau. (*vesse*)

contamination Présence ou introduction dans l'eau de paramètres chimiques, physiques, radiologiques, ou microbiologiques — pour une raison autre que la désinfection de l'eau, d'un réseau d'alimentation en eau potable ou d'un contenant d'eau potable — en quantité ou en concentration qui rend ou est susceptible de rendre l'eau non potable. (*contamination*)

contenant d'eau potable Contenant réutilisable conforme à l'exigence du paragraphe 16(1), à l'exception des bouteilles d'eau préemballée, et utilisé pour de l'eau. (*potable water container*)

désinfection S'agissant de la décontamination, processus ou série de processus chimiques, physiques ou radiologiques visant l'élimination ou l'inactivation des paramètres microbiologiques qui sont des agents pathogènes humains tels les virus, les bactéries et les protozoaires. (*désinfection*)

^a S.C. 1996, c. 8

^a L.C. 1996, ch. 8

(b) a member of the crew working on board the conveyance. (*passager*)

potable water container means a refillable container that is used for water and that meets the requirement set out in subsection 16(1), but does not include a bottle of prepackaged water. (*contenant d'eau potable*)

potable water system means any equipment that is used on board a conveyance for handling, treating, storing or distributing water that is intended to be used for any purpose set out in section 3, but does not include a potable water container or a bottle of prepackaged water. (*réseau d'alimentation en eau potable*)

vessel means any boat, ship or other means of transportation by water. (*bâtiment*)

Scope

Operator

2 (1) Every operator who is authorized, under a law of Canada or of another country, to transport at least 25 persons on board any of the following conveyances must ensure that the requirements of these Regulations, except for the requirement set out in section 18, are met if the operator provides water, to be used for a purpose set out in section 3, on board the conveyance:

- (a)** an aircraft;
- (b)** a vessel used for interprovincial or international transportation;
- (c)** a bus used for interprovincial or international transportation;
- (d)** a train used for interprovincial or international transportation or used on a railway declared to be a work for the general advantage of Canada.

Excluded conveyances

(2) Despite subsection (1), these Regulations do not apply to a conveyance that

- (a)** is used for urban transit purposes;
- (b)** has a point of departure and a point of destination outside Canada and travels through Canada without making any stops for the embarkation or disembarkation of passengers; or
- (c)** is a vessel that has a point of departure and a point of destination in the same province and travels through

exploitant Personne qui exploite une entreprise de transport de passagers. (*operator*)

passager Personne qui voyage à bord d'un véhicule aux termes d'un contrat. Sont exclus de la présente définition :

- a)** le capitaine, le pilote ou le conducteur du véhicule;
- b)** tout membre du personnel qui travaille à bord du véhicule. (*passenger*)

réseau d'alimentation en eau potable Équipement, autre qu'un contenant d'eau potable ou une bouteille d'eau préemballée, utilisé à bord d'un véhicule pour manipuler, traiter, entreposer ou distribuer de l'eau destinée à l'une des fins visées à l'article 3. (*potable water system*)

Portée

Exploitant

2 (1) L'exploitant qui est autorisé, par une loi du Canada ou d'un autre État, à transporter au moins vingt-cinq personnes à bord d'un des véhicules ci-après veille au respect des exigences du présent règlement, exception faite de celle visée à l'article 18, s'il fournit, pour l'une des fins visées à l'article 3, de l'eau à bord du véhicule :

- a)** un aéronef;
- b)** un bâtiment utilisé pour le transport interprovincial ou international;
- c)** un autocar utilisé pour le transport interprovincial ou international;
- d)** un train utilisé pour le transport interprovincial ou international ou utilisé sur un chemin de fer déclaré être un ouvrage à l'avantage général du Canada.

Véhicules exclus

(2) Malgré le paragraphe (1), le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules suivants :

- a)** ceux qui servent aux transports en commun urbains;
- b)** ceux qui ont un point de départ et un point de destination à l'étranger et qui transitent par le Canada sans y faire escale;
- c)** ceux qui sont des bâtiments qui ont un point de départ et un point de destination situés dans la même

another province or another country without making any stops for the embarkation or disembarkation of passengers.

Non-application

(3) Section 12, paragraph 13(c) and sections 19 and 22 do not apply to a foreign operator in respect of a conveyance that, while it is in Canada, makes only one stop for the embarkation or disembarkation of passengers.

Purposes

3 These Regulations apply in respect of water that is intended to be used

(a) for drinking, handwashing or oral hygiene by passengers;

(b) for the preparation of food for passengers, including the cleaning of surfaces used in food preparation, the washing of utensils — including kitchenware, tableware or other items used in the handling, preparation, storage, transportation or consumption of food, ice or potable water — and handwashing by persons who prepare or handle food, ice or potable water on behalf of the operator; or

(c) in the form of ice, for the contact refrigeration of food for passengers or to be added to beverages for passengers.

Potable Water

Provision

4 (1) Any water that is provided for a purpose set out in section 3 must be potable and in sufficient quantity for the number of passengers.

Means

(2) The water must be provided

(a) by way of a potable water system that meets the requirements of these Regulations;

(b) from a potable water container that meets the requirements of these Regulations; or

(c) from a bottle of prepackaged water.

Microbiological parameters

5 Water that is provided by way of a potable water system or from a potable water container must meet the

province et qui transitent par une autre province ou un autre État sans y faire escale.

Non-application

(3) L'article 12, l'alinéa 13c) et les articles 19 et 22 ne s'appliquent pas à l'exploitant étranger à l'égard d'un véhicule qui, pendant que celui-ci se trouve au Canada, n'y fait escale qu'une seule fois.

Fins

3 Le présent règlement s'applique à l'eau destinée à une ou plusieurs des fins suivantes :

a) la consommation par les passagers, le lavage des mains et l'hygiène buccale de ceux-ci;

b) la préparation de leurs aliments, notamment le nettoyage des surfaces servant à celle-ci et le lavage des ustensiles — y compris les articles de cuisine, la vaisselle ou tout autre article servant à manipuler, à préparer, à entreposer, à transporter ou à consommer des aliments, de la glace ou de l'eau potable — ainsi que le lavage des mains des personnes qui préparent ou manipulent les aliments, la glace ou l'eau potable pour le compte de l'exploitant;

c) lorsqu'elle est sous forme de glace, le refroidissement par contact de leurs aliments ou l'ajout à leurs boissons.

Eau potable

Distribution

4 (1) L'eau fournie pour l'une des fins visées à l'article 3 est potable et en quantité suffisante compte tenu du nombre de passagers.

Moyens

(2) L'eau est fournie au moyen, selon le cas :

a) d'un réseau d'alimentation en eau potable conforme aux exigences du présent règlement;

b) d'un contenant d'eau potable conforme aux exigences du présent règlement;

c) d'une bouteille dans laquelle elle a été préemballée.

Paramètres microbiologiques

5 L'eau fournie au moyen d'un réseau d'alimentation en eau potable ou d'un contenant d'eau potable est conforme

microbiological parameter guidelines for *Escherichia coli* (*E. coli*) in the *Guidelines for Canadian Drinking Water Quality – Summary Table*, prepared by the Federal-Provincial-Territorial Committee on Drinking Water and published by the Department of Health, as amended from time to time.

Free from contamination

6 Measures must be taken to ensure that water that is to be provided by way of a potable water system or from a potable water container is free from contamination when it is taken from the water supply.

Loading of contaminated water

7 (1) Section 6 does not apply to contaminated water that is loaded on board a vessel while the vessel is making way if the water is subsequently decontaminated by

(a) in the case of salt water, reverse osmosis or distillation, or both of those processes, and, if necessary, any other decontamination process; and

(b) in the case of fresh water, filtration and disinfection.

Excluded waters

(2) Despite subsection (1), water must not be loaded on board a vessel from the waters within a harbour or in a port.

Ice

Ice made on board

8 Ice that is made on board a conveyance must be made from water that meets the requirements of sections 4 to 7.

Ice supply

9 Ice that is not made on board a conveyance may be used if measures are taken to ensure that it is free from contamination when it is taken from the supplier.

Ice made or loaded on board

10 (1) Ice that is made or loaded on board a conveyance must meet the guidelines referred to in section 5.

aux recommandations concernant les paramètres microbiologiques spécifiques à l'*Escherichia coli* (ci-après *E. coli*) formulées dans le document intitulé *Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada – Tableau sommaire* établi par le Comité fédéral-provincial-territorial sur l'eau potable et publié par le ministère de la Santé, avec ses modifications successives.

Eau non contaminée

6 Des mesures sont prises pour veiller à ce que l'eau qui sera fournie au moyen d'un réseau d'alimentation en eau potable ou d'un contenant d'eau potable ne soit pas contaminée au moment où elle est recueillie au point d'approvisionnement.

Eau contaminée recueillie

7 (1) L'article 6 ne s'applique pas à l'eau contaminée recueillie à bord d'un bâtiment en mouvement si elle est décontaminée :

a) s'agissant de l'eau de mer, par osmose inverse ou par distillation, ou les deux, et, au besoin, par tout autre procédé de décontamination;

b) s'agissant de l'eau douce, par filtration et par désinfection.

Eau non visée

(2) Malgré le paragraphe (1), il est interdit de recueillir à bord d'un bâtiment de l'eau provenant des eaux d'une zone portuaire ou d'un port.

Glace

Glace fabriquée à bord

8 L'eau servant à fabriquer la glace à bord d'un véhicule est conforme aux exigences prévues aux articles 4 à 7.

Approvisionnement en glace

9 La glace qui n'est pas fabriquée à bord d'un véhicule peut être utilisée si des mesures sont prises pour veiller à ce qu'elle ne soit pas contaminée au moment de l'approvisionnement.

Glace fabriquée ou chargée à bord

10 (1) La glace fabriquée ou chargée à bord d'un véhicule est conforme aux recommandations visées à l'article 5.

Loading, moving and storage

(2) Measures must be taken to prevent the risk of contamination of the ice when it is loaded, moved or stored on board the conveyance.

Handling

(3) Measures, such as the use of an ice scoop or tongs, must be taken to prevent the risk of contamination of the ice when it is handled.

Potable Water System**General requirements**

11 (1) A potable water system must be designed, constructed and operated in a manner that prevents the risk of contamination through the implementation of measures

- (a)** to protect the system during the loading of water;
- (b)** to prevent backflow;
- (c)** to protect filling connections and cross connections; and
- (d)** to protect the system from tampering.

Identification

(2) The system's components must be readily identifiable in order to avoid confusion with those of other systems and each storage tank and filling connection must be identified through the use of a readily visible and legible label.

Routine sampling

12 (1) For each type of conveyance set out in column 1 of the schedule, water samples must be taken from the sampling sites set out in column 2 at a frequency set out in column 3.

Analysis

(2) The samples must be analyzed for the purpose of verifying that the water is free from *E. coli* in accordance with a method for the analysis of potable water set out in Part 9000 of *Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater*, published jointly by the American Public Health Association, the American Water

Chargement, déplacement et entreposage

(2) Des mesures sont prises pour prévenir les risques de contamination de la glace au moment du chargement, du déplacement ou de l'entreposage de celle-ci à bord du véhicule.

Manipulation

(3) Des mesures telles que l'utilisation d'une cuillère ou d'une pince à glace sont prises pour prévenir les risques de contamination de la glace au moment de la manipulation.

Réseau d'alimentation en eau potable**Exigences générales**

11 (1) Le réseau d'alimentation en eau potable est conçu, construit et exploité de manière à prévenir les risques de contamination par l'application de mesures visant :

- a)** à le protéger pendant que l'eau est recueillie;
- b)** à prévenir les refoulements;
- c)** à protéger les raccords de remplissage et les raccordements croisés;
- d)** à le protéger contre toute altération.

Identification

(2) Les composants du réseau sont facilement identifiables afin d'éviter toute confusion entre ces derniers et ceux d'autres réseaux, et les réservoirs ainsi que les raccords de remplissage sont identifiés au moyen d'étiquettes facilement visibles et lisibles.

Prélèvements réguliers

12 (1) Pour chaque type de véhicule indiqué à la colonne 1 de l'annexe, des prélèvements d'eau sont effectués à tout point de prélèvement indiqué à la colonne 2 de l'annexe, à une fréquence indiquée à la colonne 3.

Analyse

(2) Pour vérifier que l'eau est exempte d'*E. coli*, une analyse des échantillons prélevés est effectuée en conformité avec l'une des méthodes d'analyse de l'eau potable indiquées dans la partie 9000 du document intitulé *Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater* et publié conjointement par l'American Public Health

Works Association and the Water Environment Federation, as amended from time to time.

Corrective measures

13 If the water in a potable water system does not meet the guidelines referred to in section 5 or if there are reasonable grounds to believe that the water has been contaminated, the following corrective measures must be taken:

- (a) the system must be disinfected, decontaminated, repaired or replaced, as the case may be, and flushed so as to ensure the water is free from contamination before it is used for any purpose set out in section 3;
- (b) the cause of the contamination must be investigated; and
- (c) the other conveyances in the operator's fleet must be assessed to determine whether their potable water systems have been contaminated.

Disinfection and flushing

14 (1) A potable water system must be disinfected and flushed

- (a) at the frequency, if any, set out in column 3 of the schedule for the type of conveyance set out in column 1, that relates to the frequency of sampling conducted under section 12;
- (b) before it is placed in service or before it is returned to service after the conveyance has been taken out of operation for a season; and
- (c) before the system is returned to service after an activity, such as a repair or cleaning, that might lead to contamination of the water in the system.

Part of system

(2) If an isolated part of a potable water system is returned to service after an activity, such as a repair or cleaning, only that part of the system is required to be disinfected and flushed before it is returned to service.

Water sampling after certain activities

15 (1) For each type of conveyance set out in column 1 of the schedule, water samples must be taken from the sampling sites set out in column 2 after the activities referred to in paragraph 13(a) have been completed or a potable water system has been disinfected and flushed in accordance with paragraph 14(1)(b).

Association, l'American Water Works Association et la Water Environment Federation, avec ses modifications successives.

Mesures correctives

13 Les mesures correctives ci-après sont prises lorsque l'eau d'un réseau d'alimentation en eau potable n'est pas conforme aux recommandations visées à l'article 5 ou lorsqu'il existe des motifs raisonnables de croire qu'elle est contaminée :

- a) la désinfection, la décontamination, la réparation ou le remplacement, selon le cas, du réseau, et la purge de celui-ci, pour veiller à ce que l'eau ne soit pas contaminée avant son utilisation pour l'une des fins visées à l'article 3;
- b) l'investigation de la cause de la contamination;
- c) la vérification des autres véhicules de la flotte de l'exploitant pour déterminer si leurs réseaux sont contaminés.

Désinfection et purge

14 (1) Le réseau d'alimentation en eau potable est désinfecté et purgé :

- a) à la fréquence indiquée à la colonne 3 de l'annexe, le cas échéant, pour chaque type de véhicule indiqué à la colonne 1, au regard de la fréquence des prélèvements effectués en application de l'article 12;
- b) avant sa mise en service ou avant sa remise en service si le véhicule n'a pas été exploité au cours d'une saison;
- c) avant sa remise en service s'il y a eu une activité, telle une réparation ou un nettoyage, susceptible de contaminer l'eau du réseau.

Partie du réseau d'alimentation

(2) Si une partie isolée du réseau est remise en service après une activité, telle une réparation ou un nettoyage, seule cette partie est désinfectée et purgée avant sa remise en service dans le réseau.

Prélèvements d'eau suivant certaines activités

15 (1) Pour chaque type de véhicule indiqué à la colonne 1 de l'annexe, des prélèvements d'eau sont effectués à tout point de prélèvement indiqué à la colonne 2 une fois que les activités visées à l'alinéa 13a) sont complétées ou que le réseau d'alimentation en eau potable est désinfecté et purgé aux termes de l'alinéa 14(1)b).

Analysis

(2) The samples must be analyzed for the purpose of verifying that the water in the potable water system is free from contamination.

Potable Water Containers

Requirement

16 (1) Potable water containers must be readily moveable by one person.

Prevention of contamination

(2) Measures must be taken to prevent the risk of contamination when a potable water container is loaded, stored, moved or handled on board a conveyance, and to ensure that the container is maintained in a sanitary condition.

Dispensing Water

Prevention of contamination

17 (1) Measures, such as the use of single-use drinking cups, must be taken to prevent the risk of contamination of water when it is dispensed in drinking cups.

Large container

(2) Measures, such as the use of a tap, must be taken to prevent the risk of contamination of water when it is dispensed from a container that has a capacity of 5 L or more.

Inspection Results

Communication

18 The Minister of Health must inform the operator of the results of an inspection and of an analysis of a water sample taken by an inspector for the purposes of these Regulations.

Records

Routine sampling

19 (1) A record must be kept that identifies the conveyance and specifies the following information respecting each routine water sample taken under section 12:

- (a)** the sampling site and the location of the tap;
- (b)** the date and time when the sample is taken; and

Analyse

(2) Une analyse des échantillons prélevés est effectuée pour vérifier que l'eau du réseau n'est pas contaminée.

Contenant d'eau potable

Exigence

16 (1) Le contenant d'eau potable peut être déplacé facilement par une seule personne.

Prévention de la contamination

(2) Des mesures sont prises pour prévenir les risques de contamination au moment du chargement, de l'entreposage, du déplacement et de la manipulation d'un contenant d'eau potable à bord d'un véhicule et pour veiller à ce qu'il soit salubre en tout temps.

Distribution de l'eau

Prévention de la contamination

17 (1) Des mesures telles que l'utilisation de gobelets ou de tasses à usage unique sont prises pour prévenir les risques de contamination de l'eau lorsque celle-ci est distribuée dans des gobelets ou des tasses.

Contenants de grand format

(2) Des mesures telles que l'utilisation d'un robinet sont prises pour prévenir les risques de contamination de l'eau lorsque celle-ci est distribuée à partir d'un contenant dont la capacité est de 5 L ou plus.

Résultats de l'inspection

Communication

18 Le ministre de la Santé communique à l'exploitant les résultats de l'inspection et de l'analyse d'un échantillon d'eau prélevé par un inspecteur pour l'application du présent règlement.

Registres

Prélèvements réguliers

19 (1) S'agissant de tout prélèvement d'eau régulier effectué en application de l'article 12, un registre identifiant le véhicule en cause et précisant les renseignements ci-après est tenu :

- a)** le point de prélèvement et l'emplacement du robinet;

(c) the results of the analysis.

Routine disinfection and flushing

(2) A record must be kept that identifies the conveyance and specifies the date and time when any routine disinfection and flushing is conducted under paragraph 14(1)(a).

Retention period — sampling

(3) The record referred to in subsection (1) must be retained for a period of 12 months after the day on which the sample is taken or, if samples are taken on board a train at a frequency of once every 24 or 36 months, the record must be retained until the next sample is taken under section 12.

Retention period — disinfection and flushing

(4) The record referred to in subsection (2) must be retained for a period of 12 months after the day on which the disinfection and flushing is completed or, if samples are taken on board a train at a frequency of once every 24 or 36 months, the record must be retained for a period of 24 or 36 months, as the case may be, after that day.

Activities relating to contamination

20 (1) A record must be kept that identifies the conveyance and specifies the date and time when its potable water system is disinfected, decontaminated, flushed, repaired or replaced in accordance with paragraph 13(a) or paragraph 14(1)(b) or (c).

Sampling

(2) The record must also specify the following information respecting each water sample taken under section 15:

- (a) the sampling site and the location of the tap;
- (b) the date and time when the sample is taken;
- (c) the type of analysis conducted;
- (d) the type of parameter that is the object of the analysis; and
- (e) the results of the analysis.

b) les date et heure du prélèvement;

c) les résultats de l'analyse.

Désinfections et purges régulières

(2) S'agissant de toute désinfection et de toute purge régulières effectuées en application de l'alinéa 14(1)a), un registre identifiant le véhicule en cause et précisant les date et heure de la désinfection et de la purge est tenu.

Durée de conservation — prélèvements

(3) Le registre visé au paragraphe (1) est conservé pendant les douze mois qui suivent la date du prélèvement ou, si les prélèvements sont effectués à bord d'un train à tous les vingt-quatre ou trente-six mois, le registre est conservé jusqu'au prochain prélèvement effectué en application de l'article 12.

Durée de conservation — désinfections et purges

(4) Le registre visé au paragraphe (2) est conservé pendant les douze mois qui suivent la date à laquelle la désinfection et la purge prennent fin ou, si les prélèvements sont effectués à bord d'un train à tous les vingt-quatre ou trente-six mois, le registre est conservé pendant les vingt-quatre ou trente-six mois, selon le cas, qui suivent cette date.

Activités relatives à la contamination

20 (1) Un registre identifiant le véhicule en cause et précisant les date et heure auxquelles le réseau d'alimentation en eau potable est désinfecté, décontaminé, purgé, réparé ou remplacé aux termes de l'alinéa 13a) ou des alinéas 14(1)b) ou c) est tenu.

Prélèvements

(2) S'agissant de tout prélèvement d'eau effectué en application de l'article 15, le registre contient également les renseignements suivants :

- a) le point de prélèvement et l'emplacement du robinet;
- b) les date et heure du prélèvement;
- c) le type de l'analyse effectuée;
- d) le type de paramètre visé par l'analyse;
- e) les résultats de l'analyse.

Retention period

(3) Information that is in the record and is referred to in subsection (1) must be retained for a period of 12 months after the day on which the relevant activity is completed and information that is in the record and is referred to in subsection (2) must be retained for a period of 12 months after the day on which the related sample is taken.

Corrective measures

21 (1) A record must be kept that identifies the conveyance and specifies the following information respecting any corrective measure taken in respect of the results of an inspection conducted for the purposes of these Regulations or an analysis of a water sample taken during such an inspection:

- (a)** a description of the measure taken; and
- (b)** the date on which the measure is taken.

Retention period

(2) The record must be retained for a period of 12 months after the day on which the corrective measure is completed.

Investigation

22 (1) A record must be kept that identifies the conveyance and specifies the following information respecting the investigation and the assessment that are required by paragraphs 13(b) and (c):

- (a)** the steps taken in the course of the investigation and the assessment;
- (b)** the results obtained;
- (c)** a description of any corrective measure taken; and
- (d)** the date on which the corrective measure is completed.

Retention period

(2) The record must be retained for a period of 12 months after the day on which the corrective measure is completed or, if no corrective measure is taken, the day on which the results of the investigation and the assessment are known.

Accessibility

23 The records that are required to be kept and retained under these Regulations must be readily accessible for

Durée de conservation

(3) Les renseignements visés au paragraphe (1) sont conservés au registre pendant les douze mois qui suivent la date à laquelle l'activité en cause prend fin, et ceux visés au paragraphe (2) le sont pendant les douze mois qui suivent la date du prélèvement correspondant.

Mesures correctives

21 (1) S'agissant de toute mesure corrective prise à la suite des résultats d'une inspection pour l'application du présent règlement ou de toute analyse d'un échantillon d'eau prélevé durant cette inspection, un registre identifiant le véhicule en cause et précisant les renseignements ci-après est tenu :

- a)** le détail de la mesure;
- b)** la date à laquelle la mesure est prise.

Durée de conservation

(2) Le registre est conservé pendant les douze mois qui suivent la date à laquelle la mesure prend fin.

Investigation

22 (1) S'agissant de l'investigation et de la vérification exigées aux alinéas 13b) et c), un registre identifiant le véhicule en cause et précisant les renseignements ci-après est tenu :

- a)** les étapes de l'investigation et de la vérification;
- b)** les résultats obtenus;
- c)** le détail de toute mesure corrective prise;
- d)** la date à laquelle la mesure prend fin.

Durée de conservation

(2) Le registre est conservé pendant les douze mois qui suivent la date à laquelle la mesure prend fin ou, si aucune mesure n'est prise, la date à laquelle les résultats de l'investigation et de la vérification sont connus.

Accessibilité

23 Les registres dont la tenue et la conservation sont exigées en application du présent règlement sont facilement

examination by an inspector in the course of the enforcement of these Regulations.

accessibles pour examen par un inspecteur dans le cadre de l'application du présent règlement.

Repeal

Abrogation

24 *The Potable Water Regulations for Common Carriers*¹ are repealed.

24 *Le Règlement sur l'eau potable des transports en commun*¹ est abrogé.

Coming into Force

Entrée en vigueur

Six months after publication

Six mois après publication

25 These Regulations come into force six months after the day on which they are published in the *Canada Gazette, Part II*.

25 Le présent règlement entre en vigueur six mois après la date de sa publication dans la *Partie II de la Gazette du Canada*.

SCHEDULE

(Subsection 12(1), paragraph 14(1)(a) and subsection 15(1))

ANNEXE

(paragraphe 12(1), alinéa 14(1)a) et paragraphe 15(1))

Water Samples from Potable Water Systems on Board Conveyances

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Type of Conveyance	Sampling Sites	Frequency of Sampling, Disinfection and Flushing
1	Aircraft	<p>The following sites, as applicable:</p> <p>(a) a tap in the galley or bar and a tap in one lavatory facility;</p> <p>(b) if there is no tap in one of the locations referred to in paragraph (a), a tap in another location referred to in that paragraph and another tap in a different location on board; or</p> <p>(c) if there is only one tap on board, that tap.</p>	<p>Any of the following frequencies during a 12-month period:</p> <p>(a) from each site, once in each 3-month period during which the aircraft is in operation, with a minimum of 45 days between the taking of samples from the same site;</p> <p>(b) from each site, once in each 6-month period during which the aircraft is in operation, with a minimum of 90 days between the taking of samples from the same site, and with a disinfection and flushing of the potable water system conducted at least once in each 4-month period; or</p> <p>(c) from each site, once in each 12-month period during which the aircraft is in operation, with a minimum of 180 days between the taking of samples from the same site, and with a disinfection and flushing of the potable water system conducted at least once in each 3-month period.</p>

¹ C.R.C., c. 1105

¹ C.R.C., ch. 1105

Item	Column 1 Type of Conveyance	Column 2 Sampling Sites	Column 3 Frequency of Sampling, Disinfection and Flushing
2	Train	<p>The following sites in each rail car used in the transport of passengers, as applicable:</p> <p>(a) a tap in the galley or bar and a tap in one lavatory facility;</p> <p>(b) if there is no tap in one of the locations referred to in paragraph (a), a tap in another location referred to in that paragraph and another tap in a different location on board; or</p> <p>(c) if there is only one tap on board, that tap.</p>	<p>Any of the following frequencies:</p> <p>(a) from each site, once in each 12-month period, with a minimum of 180 days between the taking of samples from the same site;</p> <p>(b) from each site, once in each 24-month period, with a minimum of 360 days between the taking of samples from the same site, and with a disinfection and flushing of the potable water system conducted at least once in each 4-month period; or</p> <p>(c) from each site, once in each 36-month period, with a minimum of 540 days between the taking of samples from the same site, and with a disinfection and flushing of the potable water system conducted at least once in each 3-month period.</p>
3	Vessel with sleeping accommodations for passengers, or any other vessel that loads water while making way	<p>The following four sites:</p> <p>(a) a tap at the forward end;</p> <p>(b) a tap at the aft end;</p> <p>(c) a tap at the farthest point from the potable water storage tanks (that tap is typically by the bridge, on the upper deck); and</p> <p>(d) a tap at the closest point to the potable water storage tanks (that tap is typically on the lower deck).</p>	<p>From each site, once in each month during which the vessel is in operation.</p>
4	Vessel without sleeping accommodations for passengers and that does not load water while making way	<p>The following sites, as applicable:</p> <p>(a) a tap in the galley or bar and a tap in one lavatory facility;</p> <p>(b) if there is no tap in one of the locations referred to in paragraph (a), a tap in another location referred to in that paragraph and another tap in a different location on board; or</p> <p>(c) if there is only one tap on board, that tap.</p>	<p>Any of the following frequencies during a 12-month period:</p> <p>(a) from each site, once in each 3-month period during which the vessel is in operation, with a minimum of 45 days between the taking of samples from the same site;</p> <p>(b) from each site, once in each 6-month period during which the vessel is in operation, with a minimum of 90 days between the taking of samples from the same site, and with a disinfection and flushing of the potable water system conducted at least once in each 4-month period; or</p> <p>(c) from each site, once in each 12-month period during which the vessel is in operation, with a minimum of 180 days between the taking of samples from the same site, and with a disinfection and flushing of the potable water system conducted at least once in each 3-month period.</p>

Prélèvements d'eau du réseau d'alimentation en eau potable à bord de véhicules

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Type de véhicule	Points de prélèvement	Fréquence des prélèvements, désinfections et purges
1	Aéronef	<p>Les points suivants, selon le cas :</p> <p>a) un robinet dans la cuisine ou le bar et un robinet dans un cabinet de toilette;</p> <p>b) s'il n'y a pas de robinet dans un des endroits visés à l'alinéa a), un robinet dans un autre endroit visé à cet alinéa et un autre robinet dans un autre endroit à bord;</p> <p>c) s'il n'y a qu'un robinet à bord, ce robinet.</p>	<p>N'importe laquelle des fréquences suivantes pendant une période de 12 mois :</p> <p>a) à chaque point, une fois par période de 3 mois au cours de laquelle l'aéronef est exploité, l'intervalle entre les prélèvements pour un même point étant d'au moins 45 jours;</p> <p>b) à chaque point, une fois par période de 6 mois au cours de laquelle l'aéronef est exploité, l'intervalle entre les prélèvements pour un même point étant d'au moins 90 jours. La purge et la désinfection du réseau d'alimentation en eau potable sont effectuées au moins une fois par période de 4 mois;</p> <p>c) à chaque point, une fois par période de 12 mois au cours de laquelle l'aéronef est exploité, l'intervalle entre les prélèvements pour un même point étant d'au moins 180 jours. La purge et la désinfection du réseau d'alimentation en eau potable sont effectuées au moins une fois par période de 3 mois.</p>
2	Train	<p>Les points suivants dans chacun des wagons affectés au transport des passagers, selon le cas :</p> <p>a) un robinet dans la cuisine ou le bar et un robinet dans un cabinet de toilette;</p> <p>b) s'il n'y a pas de robinet dans un des endroits visés à l'alinéa a), un robinet dans un autre endroit visé à cet alinéa et un autre robinet dans un autre endroit à bord;</p> <p>c) s'il n'y a qu'un robinet à bord, ce robinet.</p>	<p>N'importe laquelle des fréquences suivantes :</p> <p>a) à chaque point, une fois par période de 12 mois, l'intervalle entre les prélèvements pour un même point étant d'au moins 180 jours;</p> <p>b) à chaque point, une fois par période de 24 mois, l'intervalle entre les prélèvements pour un même point étant d'au moins 360 jours. La purge et la désinfection du réseau d'alimentation en eau potable sont effectuées au moins une fois par période de 4 mois;</p> <p>c) à chaque point, une fois par période de 36 mois, l'intervalle entre les prélèvements pour un même point étant d'au moins 540 jours. La purge et la désinfection du réseau d'alimentation en eau potable sont effectuées au moins une fois par période de 3 mois.</p>
3	Bâtiment pourvu de cabines pour passagers, ou autre bâtiment qui recueille de l'eau pendant qu'il est en mouvement	<p>Les quatre points suivants :</p> <p>a) un robinet à la proue;</p> <p>b) un robinet à la poupe;</p> <p>c) un robinet situé le plus loin des réservoirs d'eau potable (ce robinet est habituellement près de la passerelle, sur le pont supérieur);</p> <p>d) un robinet situé le plus près des réservoirs d'eau potable (ce robinet est habituellement sur le pont inférieur).</p>	<p>À chaque point, une fois par mois pendant l'exploitation du bâtiment.</p>

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3
Article	Type de véhicule	Points de prélèvement	Fréquence des prélèvements, désinfections et purges
4	Bâtiment non pourvu de cabines pour passagers qui ne recueille pas d'eau pendant qu'il est en mouvement	<p>Les points suivants, selon le cas :</p> <p>a) un robinet dans la cuisine ou le bar et un robinet dans un cabinet de toilette;</p> <p>b) s'il n'y a pas de robinet dans un des endroits visés à l'alinéa a), un robinet dans un autre endroit visé à cet alinéa et un autre robinet dans un autre endroit à bord;</p> <p>c) s'il n'y a qu'un robinet à bord, ce robinet.</p>	<p>N'importe laquelle des fréquences suivantes pendant une période de 12 mois :</p> <p>a) à chaque point, une fois par période de 3 mois au cours de laquelle le bâtiment est exploité, l'intervalle entre les prélèvements pour un même point étant d'au moins 45 jours;</p> <p>b) à chaque point, une fois par période de 6 mois au cours de laquelle le bâtiment est exploité, l'intervalle entre les prélèvements pour un même point étant d'au moins 90 jours. La purge et la désinfection du réseau d'alimentation en eau potable sont effectuées au moins une fois par période de 4 mois;</p> <p>c) à chaque point, une fois par période de 12 mois au cours de laquelle le bâtiment est exploité, l'intervalle entre les prélèvements pour un même point étant d'au moins 180 jours. La purge et la désinfection du réseau d'alimentation en eau potable sont effectuées au moins une fois par période de 3 mois.</p>

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: There are potential public health risks to travellers associated with water supplied on board conveyances. The 1954 *Potable Water Regulations for Common Carriers* (PWRCC) are federal regulations that aim to mitigate these risks. The PWRCC include provisions related to water disinfection, water quality and vessel construction that no longer reflect the latest industry or scientific standards. New regulations with modernized requirements will help ensure the continued protection of the travelling public in Canada.

Description: The objective of the *Potable Water on Board Trains, Vessels, Aircraft and Buses Regulations* (the Regulations) is to protect the public by mitigating the risks associated with water supplied to passengers travelling on conveyances. The Regulations retain and clarify the key provisions of the PWRCC while providing updated requirements for water supplied to passengers. The Regulations are in line with recognized Canadian and international standards and industry practices, and will replace the 1954 PWRCC. They will apply to federally regulated passenger conveyances

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : Les voyageurs sont exposés à des risques pour la santé publique qui sont associés à l'eau fournie à bord des véhicules. Le *Règlement sur l'eau potable des transports en commun* (REPTC), adopté par le gouvernement fédéral en 1954, vise à réduire ces risques. Il comprend des dispositions liées à la désinfection et à la qualité de l'eau et à la construction des bâtiments et qui ne correspondent plus aux normes industrielles et scientifiques actuelles. L'adoption d'un nouveau règlement contenant des exigences modernisées veillera au maintien de la protection constante du public voyageur au Canada.

Description : L'objectif du *Règlement sur l'eau potable à bord des trains, bâtiments, aéronefs et autocars* (le Règlement) est de protéger le public en réduisant les risques associés à l'eau fournie aux passagers lorsqu'ils se trouvent à bord des véhicules. Le Règlement maintient et précise les principales dispositions du REPTC et comprend des exigences mises à jour quant à l'eau fournie aux passagers. S'harmonisant aux normes et aux pratiques reconnues dans l'industrie canadienne et à l'échelle internationale, le Règlement remplacera le REPTC de 1954. Il s'appliquera aux véhicules assujettis

(including aircraft, trains and the following interprovincial and international conveyances: ferries, cruise ships and other passenger vessels, and buses) that are authorized to carry at least 25 passengers.

The Regulations apply to water supplied on board passenger conveyances for the purposes of drinking, hand-washing and oral hygiene, and for the preparation of food for passengers. Conveyance operators providing water to passengers for any of those purposes will need to ensure that it is potable and that it is provided in sufficient quantity for its intended purpose. Conveyance operators may supply water and ice from prepackaged products, a potable water system, or from potable water containers. Conveyance operators will need to take measures to ensure that the water is free from contamination when it is taken from a water supply and that it is handled in a manner that prevents the risk of contamination on board. Water will need to meet the *Escherichia coli* (*E. coli*) parameter set out in the *Guidelines for Canadian Drinking Water Quality* (the Guidelines), i.e. be free of *E. coli*. Operators will be required to sample and analyze water from on-board water systems for *E. coli* on a routine basis, and ensure associated records are kept and accessible for one year (or for two or three years for train operators who are taking routine potable water samples less than once per year). Conveyance operators will be required to disinfect, decontaminate, repair or replace, and flush on-board potable water systems should the water or the system be contaminated or suspected of contamination. Conveyance operators will also need to investigate the source of the suspected or confirmed contamination, assess possible contamination effects on the rest of their fleet, and ensure records about water supplies, system activities and sampling results are kept and accessible for one year. Foreign operators of conveyances with only a single stop in Canada per trip for passengers to embark or disembark (e.g. a U.S. airline operating a flight to a Canadian destination and then returning to the United States) will be excluded from the routine *E. coli* sampling requirements and from having to complete an assessment as to whether contamination could have affected the other conveyances in their fleet, though they will be subject to all other regulatory requirements.

à la réglementation fédérale (notamment les aéronefs, les trains et les véhicules effectuant des voyages interprovinciaux et internationaux suivants : les traversiers, les navires de croisière et autres bâtiments transportant des passagers ainsi que les autocars) qui sont autorisés à transporter 25 passagers ou plus.

Le Règlement s'applique à l'eau fournie à bord des véhicules de passagers pour la consommation, le lavage des mains et l'hygiène buccale ainsi que pour la préparation d'aliments destinés aux passagers. Les exploitants de véhicules qui fournissent de l'eau aux passagers pour l'une de ces fins devront veiller à ce que celle-ci soit potable et offerte en quantité suffisante pour les fins auxquelles elle est destinée. L'eau et la glace qu'ils fournissent pourront provenir de produits préemballés, d'un réseau d'alimentation en eau potable ou de contenants d'eau potable. Les exploitants de véhicules devront prendre des mesures pour s'assurer que l'eau utilisée est exempte de contaminants lorsqu'elle provient d'une réserve d'eau potable et que sa manipulation à bord permet de prévenir les risques de contamination. L'eau devra respecter le paramètre relatif à l'*Escherichia coli* (*E. coli*) énoncé dans les *Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada* (ci-après les Recommandations), c'est-à-dire ne contenir aucune trace de cette bactérie. Les exploitants de véhicules auront l'obligation d'effectuer régulièrement des prélèvements et des analyses d'eau provenant des réseaux utilisés à bord pour détecter la présence d'*E. coli*, ainsi que de conserver ou de pouvoir consulter pendant un an les registres à cet égard (ou pendant deux ou trois ans pour les exploitants de train qui effectuent des prélèvements d'eau potable courants moins d'une fois par année). Les exploitants de véhicules auront l'obligation de désinfecter, de décontaminer, de réparer ou de remplacer ainsi que de purger le réseau d'alimentation en eau potable à bord si l'eau ou le réseau d'alimentation en eau potable était contaminé ou présumé l'être. Ils seront également tenus d'effectuer une enquête pour déterminer la source de la contamination présumée ou confirmée, de vérifier les effets possibles de la contamination sur les autres véhicules de leur flotte et de veiller à ce que les registres sur l'approvisionnement en eau, les activités relatives au réseau et les résultats des prélèvements soient conservés et accessibles pendant un an. Les exploitants étrangers dont les véhicules n'effectuent qu'une escale par voyage au Canada pour permettre aux passagers d'embarquer ou de débarquer (par exemple une compagnie aérienne des États-Unis exploitant un vol vers une destination canadienne et qui revient ensuite aux États-Unis) ne seront pas visés par les exigences concernant les prélèvements réguliers pour la détection d'*E. coli* et

An earlier proposal to modernize and replace the PWRCC was published for public review in the *Canada Gazette*, Part I, on May 10, 2014. The Public Health Agency of Canada (the Agency) received 18 stakeholder submissions commenting on the proposal. Most stakeholders supported modernizing the PWRCC. Other comments were related to the cost and flexibility of the requirements, requested technical clarifications, and expressed concerns from foreign operators about redundancy. The Agency carefully reviewed all feedback and revised the proposal primarily in the following areas: (1) reducing the regulatory burden for conveyance operators by adding flexibility to the Schedule based on an operator's routine disinfection frequencies, and changing record-keeping requirements to align with routine sampling frequencies; (2) clarifying several regulatory definitions and simplifying requirements for water system labelling, system disinfection and record keeping; and (3) relieving foreign operators from routine water sampling requirements and the associated record keeping with respect to conveyances that have only a single stop in Canada per trip.

Changes to the regulatory proposal were based directly on feedback from stakeholders. These changes resulted in a reduction in the qualitative regulatory burden for stakeholders compared to what was presented in the *Canada Gazette*, Part I, in 2014, while maintaining the proposal's public health and safety objectives. A revised proposal was published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 20, 2015. The Agency received nine stakeholder submissions. Overall, comments were very supportive of the proposal and validated the revisions completed since 2014. Based on the stakeholder feedback, two technical edits were introduced to the Regulations for clarity around potable water system requirements and consistency with international requirements for sampling on train cars. In addition, the Agency updated its public guidance documents to support stakeholders who will need to understand the new regulatory requirements and be in compliance when they come into force six months after publication in the *Canada Gazette*, Part II.

la réalisation d'une vérification pour déterminer si d'autres véhicules de leur flotte pourraient avoir été touchés par la contamination, mais ils seront assujettis à toutes les autres exigences réglementaires.

Un projet antérieur visant à moderniser et à remplacer le REPTC a été publié aux fins d'examen public dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 10 mai 2014. L'Agence de la santé publique du Canada (l'Agence) a reçu 18 commentaires d'intervenants sur le projet de règlement. La plupart des intervenants appuient la modernisation du REPTC. Les autres commentaires reçus portaient sur les coûts associés aux exigences et à la souplesse que celles-ci procurent, visaient à obtenir des éclaircissements techniques ou provenaient d'exploitants étrangers préoccupés par le chevauchement des exigences réglementaires. L'Agence a examiné avec soin tous les commentaires reçus et a révisé la proposition principalement en ce qui a trait aux aspects suivants : (1) réduire le fardeau réglementaire des exploitants de véhicules en offrant une souplesse additionnelle concernant l'annexe en fonction de la fréquence des désinfections courantes, et en modifiant les exigences relatives à la conservation des registres pour qu'elles correspondent à la fréquence des désinfections courantes; (2) préciser plusieurs définitions réglementaires et simplifier les exigences touchant l'étiquetage du réseau d'alimentation en eau potable, la désinfection du réseau et la tenue de registres; (3) exclure des exigences concernant les prélèvements réguliers et la tenue de registres connexes les exploitants étrangers dont les véhicules n'effectuent qu'une escale par voyage au Canada.

Les changements à la proposition réglementaire étaient fondés sur les commentaires formulés par les intervenants. Ces changements ont entraîné une réduction qualitative du fardeau des intervenants par rapport à ce qui avait été présenté dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2014, tout en maintenant les objectifs de santé et de sécurité publique de la proposition. Une version révisée de la proposition a été publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 20 juin 2015. L'Agence a reçu neuf commentaires d'intervenants. Dans l'ensemble, les commentaires appuyaient fortement la proposition et validaient les révisions effectuées depuis 2014. Sur le fondement des commentaires reçus, deux modifications techniques ont été apportées au Règlement pour clarifier les exigences liées aux réseaux d'alimentation en eau potable et assurer la cohérence avec les exigences internationales de prélèvement dans les wagons. Par ailleurs, l'Agence a mis à jour ses documents d'orientation publics pour aider les intervenants qui devront comprendre les nouvelles

Cost-benefit statement: The main costs associated with the Regulations relate to additional water sampling and record-keeping requirements for industry compared to the PWRCC that have been in place since 1954. It is estimated that the Regulations will cost Canadian conveyance operators a total of approximately \$79,000 per year. This is approximately \$69,000 per year less than the cost of the proposal presented in the *Canada Gazette*, Part I, in 2014, and is due to the flexibility for reduced water sampling and associated record-keeping requirements that have been introduced for some operators.

Costs per individual operator or conveyance are small enough that any resulting impacts passed on to Canadians through ticket price increases are expected to be negligible.

It is not anticipated that there will be any incremental costs to the Government associated with the Regulations.

The main benefit of the Regulations is the reduction of public health risks associated with water provided to the travelling public on board conveyances. The Regulations are expected to result in reduced cases of illness among travellers in Canada, which may contribute to reduced associated health care costs. Another benefit of the Regulations is the increased flexibility for industry to adopt new technologies, which may result in operational savings that have not been calculated at this time. Overall, the analysis demonstrates that if the Regulations prevent even 1 out of every 20 000 cases of gastrointestinal illness in Canada, the costs will be outweighed by the benefits.

“One-for-One” Rule and small business lens: The “One-for-One” Rule applies to the Regulations. The annual incremental increase in administrative costs for conveyance operators resulting from the Regulations, discounted to 2012 values, is estimated to be approximately \$29,000 per year (or \$37,610 projected to 2016, the year the Regulations will come into force). These increased administrative costs are the result of additional record-keeping requirements related to water sampling. Consequently, the Regulations are considered an “IN” under the “One-for-One” Rule.

exigences réglementaires et s’y conformer quand elles entreront en vigueur six mois après la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Énoncé des coûts et avantages : Les principaux coûts associés au Règlement sont liés aux nouvelles obligations de l’industrie concernant les prélèvements d’eau et la tenue de registres par rapport aux obligations du REPTC en place depuis 1954. On estime que le Règlement coûtera aux exploitants canadiens de véhicules environ 79 000 \$ par année au total. Il s’agit d’une réduction d’environ 69 000 \$ par année par rapport au projet présenté dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2014, qui est attribuable à la souplesse accordée concernant les prélèvements et la tenue de registres connexe pour certains exploitants de véhicules.

Les coûts par exploitant de véhicule ou par véhicule sont si petits que leur incidence potentielle sur le prix des billets de voyage devrait être négligeable pour les Canadiens.

Le Règlement ne devrait pas entraîner de coûts supplémentaires pour le gouvernement.

Le principal avantage du Règlement est la réduction des risques pour la santé publique associés à l’eau fournie au public voyageur à bord des véhicules. Le Règlement devrait faire diminuer le nombre de cas de maladie chez les voyageurs au Canada, ce qui pourrait favoriser la diminution des coûts des soins de santé connexes. Un autre avantage du Règlement est la souplesse accrue dont disposera l’industrie pour adopter de nouvelles technologies, ce qui pourrait engendrer des économies de fonctionnement qui n’ont pas encore été calculées. Globalement, l’analyse montre que si le Règlement permettait d’éviter ne serait-ce qu’un seul cas de maladie gastro-intestinale sur 20 000 au Canada, les coûts seraient inférieurs aux avantages qui en découlent.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : Le Règlement est visé par la règle du « un pour un ». Les frais administratifs supplémentaires annuels découlant du Règlement pour les exploitants de véhicules, en valeur actualisée de 2012, devraient augmenter d’environ 29 000 \$ par année (ou 37 610 \$ prévus pour 2016, soit l’année où le Règlement entrera en vigueur). L’augmentation des frais d’administration est causée par l’ajout d’exigences concernant la tenue de registres sur les prélèvements d’eau. Par conséquent, le Règlement est considéré comme un « AJOUT » selon la règle du « un pour un ».

The total costs to small businesses associated with the Regulations are beneath the threshold for the small business lens, and they are not disproportionately high compared to costs borne by larger businesses. Consequently, the small business lens does not apply.

Domestic and international coordination and cooperation: The Regulations align the requirements regarding the drinking water provided to passengers on board conveyances with standards adopted in Canadian provinces and territories, as they reference the *E. coli* parameter set out in the Guidelines. In addition, the Regulations are comparable to standards and risk-based approaches for potable water on board conveyances outlined in World Health Organization (WHO) guidelines, as well as regulatory frameworks in place in the United States, the European Union and other international jurisdictions. The vast majority of foreign conveyance operators in Canada are already subject to sampling requirements in their own jurisdiction. Foreign operators of conveyances with only a single stop in Canada per trip are therefore excluded from the requirements for routine sampling and associated record keeping.

Background

Each year, millions of Canadians and international visitors travel on trains, aircraft, vessels (e.g. ferries and cruise ships), and buses. Many of these conveyances provide potable water to passengers. The *Department of Health Act* sets out the Minister's mandate, which extends to the protection of public health on railways, ships, aircraft and all other methods of transportation, and their ancillary services. The PWRCC came into force in 1954 and outline requirements, for conveyance operators within federal jurisdiction, to provide to passengers water and ice that is free of pathogenic bacteria, obtained from approved sources, and stored and handled safely. Conveyance operators are required to clearly label components of the potable water system and to clean and disinfect the system at prescribed intervals using specific techniques. The PWRCC also prescribe vessel construction in relation to potable water tanks.

Since the implementation of the PWRCC, industry has been adopting improved technologies for the design,

Les coûts totaux associés au Règlement pour les petites entreprises sont en deçà du seuil de la lentille des petites entreprises, et ils ne sont pas démesurément élevés comparativement aux coûts imposés aux plus grandes entreprises. Conséquemment, la lentille des petites entreprises ne s'applique pas.

Coordination et collaboration à l'échelle nationale et internationale : Le Règlement harmonise les exigences relatives à l'eau potable fournie aux passagers à bord des véhicules avec les normes adoptées dans les provinces et les territoires du Canada, car il renvoie au paramètre relatif à la bactérie *E. coli* énoncé dans les Recommandations. En outre, le Règlement est comparable aux normes et aux méthodes fondées sur les risques concernant l'eau potable à bord des véhicules qui sont énoncées dans les directives de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), ainsi qu'aux cadres réglementaires qui sont en place aux États-Unis, dans l'Union européenne et dans d'autres pays. La grande majorité des exploitants étrangers de véhicules menant des activités au Canada doivent déjà se soumettre aux exigences du pays où ils sont établis en matière de prélèvement. Ainsi, les exploitants étrangers dont les véhicules n'effectuent qu'une escale par voyage au Canada ne sont pas visés par les exigences concernant les prélèvements réguliers et la tenue de registres connexes.

Contexte

Chaque année, des millions de Canadiens et de visiteurs étrangers voyagent à bord de trains, d'aéronefs, de bâtiments (par exemple traversiers et navires de croisière) et d'autocars dans lesquels on offre souvent de l'eau potable aux passagers. La *Loi sur le ministère de la Santé* définit le mandat du ministre, qui comprend la protection de la santé publique à bord des trains, des bâtiments, des aéronefs et de tous les autres moyens de transport, ainsi qu'au sein des services auxiliaires de ceux-ci. Le REPTC, qui est entré en vigueur en 1954, décrit l'obligation, pour les exploitants de véhicules assujettis aux lois fédérales, de fournir aux passagers de l'eau et de la glace qui ne contiennent aucune bactérie pathogène, qui proviennent de sources approuvées et qui ont été conservées et manipulées de manière à en préserver la salubrité. Les exploitants de véhicules doivent identifier clairement les composantes du réseau d'alimentation en eau potable ainsi que nettoyer et désinfecter le réseau, selon le calendrier prescrit, au moyen de techniques précises. Le REPTC contient aussi des exigences relatives aux réservoirs d'eau potable installés à bord des bâtiments.

Depuis la mise en œuvre du REPTC, l'industrie a adopté des technologies améliorées pour la conception et la

construction, storage, treatment and supply of potable water on board conveyances. Industry has been requesting relief from the technical provisions of the PWRCC, as they are no longer reflective of current industry standards.

A 2005 audit by the Commissioner of the Environment and Sustainable Development (CESD) recommended that Health Canada revise the PWRCC to include reference to the Guidelines,¹ in order to reflect the latest scientific research regarding drinking water quality. Health Canada's response to CESD acknowledged the need for updated regulations and proposed development of a comprehensive risk-based approach to public health protection on conveyances. The risk-based approach includes repealing the PWRCC and replacing them with the modernized regulatory requirements described below.

Since 2006, most Canadian airline operators have voluntarily been working with Health Canada's Travelling Public Program to develop and implement Potable Water Management Plans (PWMPs) that aim to minimize public health risks associated with potable water. PWMPs are written procedures and documentation that identify and describe the actions and measures that conveyance operators take to mitigate risks, as part of a comprehensive risk-based approach.² Operators of conveyances from other transportation sectors have also been encouraged to implement PWMPs. Conveyance operators that have developed and implemented PWMPs are expected to be well-positioned for compliance with the Regulations because they already have plans in place to manage and minimize public health risks associated with potable water supplied to passengers.

It should be noted that on April 1, 2013, the Travelling Public Program moved from Health Canada to the Public Health Agency of Canada. This change has not affected the Travelling Public Program's operations. The Agency remains committed to modernizing the PWRCC to help

construction des réseaux d'alimentation en eau potable ainsi que pour l'entreposage, le traitement et la fourniture de l'eau potable à bord des véhicules. Elle a demandé une dérogation aux dispositions techniques du REPTC, car elles ne correspondent plus aux normes actuelles.

En 2005, le Commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD) avait recommandé dans son rapport de vérification que Santé Canada modifie le REPTC en fonction des Recommandations¹, pour qu'il reflète les plus récentes données scientifiques sur la qualité de l'eau potable. Santé Canada avait alors reconnu la nécessité de mettre à jour la réglementation et proposé que soit élaborée une méthode globale fondée sur les risques pour la protection de la santé publique à bord des véhicules. La méthode fondée sur les risques comprend la révocation du REPTC et l'adoption des exigences réglementaires modernisées décrites ci-dessous.

Depuis 2006, la plupart des compagnies aériennes canadiennes collaborent avec le Programme du public voyageur de Santé Canada à l'élaboration et à la mise en œuvre de plans de gestion de l'eau potable (PGEP) afin de réduire les risques pour la santé publique associés à l'eau potable. Les PGEP sont des procédures écrites et des documents qui décrivent les mesures que les exploitants de véhicules doivent prendre pour réduire les risques et qui font partie d'une approche globale fondée sur les risques². Les exploitants de véhicules d'autres secteurs de l'industrie du transport ont aussi été encouragés à mettre en œuvre des PGEP. Les exploitants de véhicules ayant élaboré et mis en œuvre de tels PGEP devraient être en bonne position pour se conformer avec le Règlement, car ils disposent déjà de mécanismes leur permettant de gérer et de réduire les risques pour la santé publique associés à l'eau potable fournie aux passagers.

Il convient de noter que le 1^{er} avril 2013, le Programme du public voyageur a été transféré de Santé Canada à l'Agence de la santé publique du Canada (l'Agence). Ce changement ne modifie pas les opérations du Programme. L'Agence est toujours déterminée à moderniser le REPTC

¹ The Guidelines can be found online at <http://www.hc-sc.gc.ca/ewh-semt/water-eau/drink-potab/guide/index-eng.php>. The Guidelines are established based on comprehensive reviews of the known health effects associated with contaminants, as well as exposure levels and the availability of treatment and analytical technologies. The Guidelines are regularly updated to ensure standards reflect the latest scientific knowledge and practices.

² The PWMPs are developed by industry based on guidance provided by the Public Health Agency of Canada in *A Guide to Developing Management Plans for Conveyances* (Health Canada, 2011), available on request by contacting the Public Health Agency of Canada at tpp.ppv@phac-aspc.gc.ca.

¹ Les Recommandations sont accessibles en ligne à l'adresse suivante : <http://www.hc-sc.gc.ca/ewh-semt/water-eau/drink-potab/guide/index-fra.php>. Elles sont fondées sur des examens approfondis des effets sur la santé connus qui sont associés aux contaminants ainsi que sur les degrés d'exposition et l'accessibilité des technologies de traitement et d'analyse. Les Recommandations sont régulièrement mises à jour afin que les normes reflètent les plus récentes pratiques et connaissances scientifiques.

² Les PGEP sont élaborés par l'industrie à partir du *Guide d'élaboration de plans de gestion pour les moyens de transport* de l'Agence de la santé publique du Canada (Santé Canada, 2011), que l'on peut obtenir sur demande en communiquant avec l'Agence à l'adresse suivante : tpp.ppv@phac-aspc.gc.ca.

ensure the continued protection of the travelling public in Canada.

Issues

The health of Canadians and international visitors would be at risk if they were exposed to contaminated water on board conveyances. The PWRCC that are currently in place aim to mitigate risks associated with water supplied to passengers while travelling on conveyances. However, the PWRCC include provisions related to water disinfection, water quality and vessel construction that no longer reflect the latest industry or scientific standards. New regulations with modernized requirements are being implemented to help ensure the continued health protection of the travelling public in Canada.

Objectives

The objective of the Regulations is to protect the public by mitigating risks associated with water supplied to passengers travelling on conveyances. The Regulations are also intended to modernize requirements for potable water and ice supplied to passengers on board conveyances.

Description

The Regulations, made pursuant to subsection 11(1) of the *Department of Health Act*, apply to operators of trains, vessels, aircraft, and buses that are authorized to carry at least 25 passengers and that are within federal jurisdiction. They do not apply to conveyances that are part of an urban transit system, conveyances passing through Canada with no stops, or vessels that start and end their travels in the same province but may pass through another province or another country without stopping.

The Regulations do not oblige conveyance operators to provide water to passengers, but they set out requirements for when operators choose to provide water for drinking, handwashing, oral hygiene and food preparation, and when they provide ice for drinks or for cooling foods intended for passengers.

The Regulations require conveyance operators to ensure that water and ice are potable and provided in sufficient quantity for passenger needs and for food preparation on board. Water and ice need to be supplied to passengers from an on-board potable water system, or as bottled water and prepackaged ice. Water may also be supplied from a small potable water container, such as a coffee pot or water jug, provided it is a refillable container that is constructed, maintained, stored, moved and handled to

pour préserver la protection du public voyageur au Canada.

Enjeux

La santé des Canadiens et des visiteurs étrangers serait à risque s'ils étaient exposés à de l'eau contaminée à bord des véhicules. Le REPTC actuellement en place vise à réduire les risques associés à l'eau fournie aux passagers à bord des véhicules. Il comprend toutefois des dispositions liées à la désinfection de l'eau, à la qualité de l'eau et à la construction de bâtiments qui ne reflètent pas les plus récentes normes industrielles et scientifiques. Un nouveau règlement contenant des exigences modernisées est mis en œuvre pour continuer à assurer la protection de la santé du public voyageur au Canada.

Objectifs

L'objectif du Règlement est de protéger le public en réduisant les risques associés à l'eau fournie aux passagers des véhicules. Le Règlement vise aussi à moderniser les exigences concernant l'eau potable fournie aux passagers à bord de véhicules.

Description

Le Règlement, pris en vertu du paragraphe 11(1) de la *Loi sur le ministère de la Santé*, s'applique aux exploitants de trains, de bâtiments, d'aéronefs et d'autocars qui relèvent de la compétence fédérale et qui sont autorisés à transporter 25 passagers ou plus. Il ne s'applique pas aux véhicules des réseaux urbains de transport en commun, aux véhicules qui passent par le Canada sans y faire escale, ni aux bâtiments qui commencent et terminent leur voyage dans la même province, mais qui doivent passer par une autre province ou un autre pays sans y faire escale.

Le Règlement n'oblige pas les exploitants de véhicules à fournir de l'eau aux passagers, mais il établit les exigences pour les cas où ils choisissent de fournir de l'eau destinée à la consommation, au lavage des mains, à l'hygiène buccale et à la préparation d'aliments et de la glace servant à la préparation de boissons ou au refroidissement des aliments destinés aux passagers.

Le Règlement oblige les exploitants de véhicules à s'assurer que l'eau et la glace fournies aux passagers sont potables et offertes en quantité suffisante pour les besoins des passagers et la préparation des aliments à bord. L'eau et la glace doivent provenir d'un réseau d'alimentation en eau potable se trouvant à bord, sinon il devra s'agir d'eau embouteillée et de glace préemballée. L'eau peut également être servie aux passagers au moyen d'un petit contenant d'eau potable, comme une cafetière ou un pichet à

help prevent contamination, and that it is readily moveable by one person.

Water supplied from an on-board potable water system or potable water containers needs to meet bacteriological parameters for *E. coli*, as specified in the Guidelines (i.e. no *E. coli* can be detected in the potable water).³ Pre-packaged water and ice are already subject to the requirements of the *Food and Drugs Act*,⁴ and Division 12 of the *Food and Drug Regulations*.⁵

Conveyance operators will be required to take measures to ensure that water and ice are free from contamination at the time they are taken from water supplies and handled to help prevent contamination during loading onto the conveyance. Vessels that produce potable water on board will be able to load contaminated water (such as seawater, or water drawn from a lake) provided that the water is loaded while the vessel is moving outside the limits of a port or harbour, and that the water is decontaminated before being provided to passengers.

Conveyance operators will need to take measures to minimize the risk of contamination when water is handled on board. For example, conveyance operators could use individual-sized bottles or disposable cups when dispensing water to passengers, and could use an ice scoop or tongs to handle ice. Components of on-board potable water systems need to be easily identifiable in order to avoid confusion with other systems on board (such as grey water or wastewater systems). Each storage tank and filling connection needs to have a label identifying it as potable water.

To monitor the level of *E. coli* in water from on-board potable water systems, conveyance operators will be required to sample and analyze water on board for *E. coli* on a routine basis, at sampling sites specified in the Schedule of the Regulations. Sampling frequencies are based on

eau, pourvu qu'il s'agisse d'un contenant réutilisable qui est conçu, entretenu, conservé, déplacé et manipulé pour aider à prévenir toute contamination et pouvant être déplacé facilement par une personne.

L'eau fournie provenant d'un réseau d'alimentation à bord ou de contenants d'eau potable doit satisfaire aux paramètres bactériologiques concernant la bactérie *E. coli* qui sont précisés dans les Recommandations (c'est-à-dire aucune présence d'*E. coli* ne peut être détectée dans l'eau potable)³. L'eau et la glace préemballées sont déjà visées par des exigences de la *Loi sur les aliments et drogues*⁴ et par le titre 12 du *Règlement sur les aliments et drogues*⁵.

Les exploitants de véhicules auront l'obligation de prendre des mesures pour s'assurer que l'eau et la glace ne sont pas contaminées au moment de l'approvisionnement et manipulées pour aider à prévenir leur contamination lors du recueillement à bord du véhicule. Les bâtiments qui produisent de l'eau potable à bord pourront recueillir de l'eau contaminée (comme de l'eau de mer ou de l'eau puisée d'un lac) pourvu que l'eau soit chargée pendant que le bâtiment se déplace à l'extérieur des limites d'une zone portuaire ou d'un port, et que l'eau soit décontaminée avant d'être fournie aux passagers.

Les exploitants de véhicules devront prendre des mesures pour atténuer au minimum les risques de contamination lorsque l'eau est manipulée à bord. Par exemple, ils pourraient utiliser des bouteilles de format individuel ou des gobelets à usage unique pour fournir de l'eau aux passagers et utiliser une cuillère à glace ou des pinces pour manipuler la glace. Les composantes du réseau d'alimentation en eau potable à bord doivent être facilement identifiables afin d'éviter toute confusion avec d'autres systèmes (comme le système d'assainissement et le système de traitement des eaux grises). Une étiquette indiquant qu'il s'agit d'eau potable doit se trouver sur tous les réservoirs et les raccords de remplissage.

Afin de vérifier la présence d'*E. coli* dans l'eau provenant d'un réseau d'alimentation en eau potable à bord, les exploitants de véhicules auront l'obligation d'effectuer des prélèvements d'eau et de les analyser sur une base régulière, aux sites de prélèvement précisés à l'annexe du

³ The Regulations do not refer to sampling for total coliforms because this is not specified as a parameter for water quality in potable water systems in the Guidelines; however, the Minister of Health still encourages industry to sample water for total coliforms, because it remains a useful early indicator of potential contamination within water supplies.

⁴ *Food and Drugs Act*, available online at <http://laws.justice.gc.ca/PDF/F-27.pdf>.

⁵ *Food and Drug Regulations*, available online at http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/c.r.c.,_c._870/page-135.html#h-94.

³ Le Règlement ne traite pas des prélèvements visant à détecter les coliformes totaux parce qu'il ne s'agit pas d'un paramètre relatif à la qualité de l'eau potable provenant des systèmes précisés dans les Recommandations. Toutefois, le ministre de la Santé encourage toujours l'industrie à effectuer des tests relatifs aux coliformes totaux, car cela demeure un bon indicateur précoce d'une possible contamination de l'eau.

⁴ *Loi sur les aliments et drogues*; accessible en ligne à l'adresse suivante : <http://laws.justice.gc.ca/PDF/F-27.pdf>.

⁵ *Règlement sur les aliments et drogues*, accessible en ligne à l'adresse suivante : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._870/page-135.html#h-94.

public health risk and vary by type of conveyance. Conveyance operators will be able to select among different sampling and disinfection frequencies that afford flexibility based on the frequency of routine disinfection activities. Sampling is a tool used to verify that water supplies are potable or to identify contamination that needs to be addressed. Routine disinfection and flushing of on-board potable water systems is a protective health measure that can prevent contamination from developing or persisting. Disinfection and sampling activities complement each other, and operators that conduct more frequent disinfection and flushing will not have to complete water sampling as frequently. Analysis of water samples needs to be conducted in accordance with Part 9000 of the *Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater*.⁶

Conveyance operators will be required to disinfect and flush potable water systems any time water sampling confirms the presence of *E. coli*. They will also be required to disinfect, decontaminate, repair or replace and flush potable water systems any time there are grounds to believe the water may have been contaminated with *E. coli* or another contaminant. Taking water samples will be required in order to complete analysis to ensure that the *E. coli*, or any other suspected or confirmed contamination, has been removed. Conveyance operators will also be required to investigate the source of contamination and assess possible impacts on any other conveyance within the operator's fleet.

Conveyance operators will be required to keep or have access to a record that specifies where and when water samples have been taken, the type of analysis completed, and the results. Conveyance operators will also need to keep or have access to a record that includes the date, time and description of system disinfection, decontamination, repair or replacement and flushing, as well as any other corrective measures. Conveyance operators will need to keep a record of any investigations related to suspected or confirmed contamination, and a record of the assessment of whether any other conveyances in their fleet were affected. Conveyance operators will be required to ensure that all records are kept and readily accessible for examination by a designated inspector for a period of one year (or for two or three years for records of routine sampling

Règlement. La fréquence des prélèvements a été établie selon les risques pour la santé publique et varie selon le type de véhicule. Les exploitants de véhicules pourront choisir parmi différentes fréquences de prélèvement et de désinfection, ce qui permet une certaine souplesse, selon la fréquence des activités de désinfection courantes. Le prélèvement est un outil qui sert à vérifier que l'eau fournie est potable ou à identifier le type de contamination qui doit être éliminée. La désinfection et la purge des réseaux d'alimentation en eau potable à bord des véhicules sont une mesure de protection sanitaire qui peut prévenir le développement ou la persistance de la contamination. Les activités de désinfection et de prélèvement se complètent mutuellement, et les exploitants qui procèdent plus souvent à la désinfection et à la purge de leur réseau pourront réduire la fréquence de leurs prélèvements d'eau. L'analyse des prélèvements doit être faite conformément à la partie 9000 des *Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater*.⁶

Les exploitants de véhicules auront l'obligation de désinfecter et de purger les réseaux d'alimentation en eau potable chaque fois qu'une analyse confirme la présence d'*E. coli*. Ils auront aussi l'obligation de désinfecter, de décontaminer, de réparer ou de remplacer ainsi que de purger le réseau d'alimentation en eau potable se trouvant à bord s'il y a des motifs de croire que l'eau aurait pu être contaminée par l'*E. coli* ou un autre contaminant. Des prélèvements d'eau devront être pris pour réaliser des analyses qui permettront de vérifier que la bactérie *E. coli*, ou tout autre contaminant présumé ou confirmé, a été éliminée. Les exploitants de véhicules devront aussi réaliser une enquête pour déterminer la source de la contamination et évaluer les répercussions possibles sur les autres véhicules de leur flotte.

Les exploitants de véhicules auront l'obligation de conserver ou de pouvoir consulter un registre où sont indiqués le lieu et le moment des prélèvements d'eau, le type d'analyse réalisée et les résultats de celle-ci. Ils devront également tenir ou pouvoir consulter un registre où sont indiquées la date, l'heure et la description des mesures de désinfection, de décontamination, de réparation ou de remplacement ainsi que de purge du réseau d'alimentation en eau potable ou de toutes autres mesures correctives ayant été prises. Enfin, ils devront aussi tenir un registre des enquêtes effectuées concernant une contamination présumée ou confirmée, et y consigner par écrit s'il a été établi que d'autres véhicules de la flotte ont été touchés. Les exploitants de véhicules devront faire en sorte que tous les registres soient conservés de manière à

⁶ The *Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater* is published jointly by the American Public Health Association, the American Water Works Association and the Water Environment Federation.

⁶ Les *Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater* sont publiées conjointement par l'American Public Health Association, l'American Water Works Association et la Water Environment Federation.

and disinfection on board trains for operators taking routine potable water samples less than once per year).

The vast majority of foreign conveyance operators in Canada are already subject to sampling requirements in their own jurisdiction. Consequently, foreign conveyance operators will be excluded from the requirements for routine sampling and associated record keeping for conveyances that have only a single stop in Canada per trip for passengers to embark or disembark. They will also be excluded from the record keeping associated with investigating suspected or confirmed contamination of a water system and the assessment of impacts on the operator's fleet, as this would likely take place outside of Canada and beyond the scope of regulatory authority conferred by the *Department of Health Act*. All foreign conveyance operators will remain subject to the other requirements of the Regulations, including the provision of water to passengers that is free from contamination, taking measures to prevent contamination when loading and serving water, maintaining on-board potable water systems, and keeping, or having access to, records about corrective measures taken. Furthermore, foreign conveyances operating in Canada for extended trips with multiple stops for passengers to embark or disembark, such as cruise ships travelling along Canada's coasts, remain subject to all regulatory requirements including routine sampling.

The Regulations specify that the Minister of Health will inform conveyance operators of the results of statutory inspections and water samples taken on board conveyances, which is already a practice of the Public Health Agency of Canada.

The Regulations will repeal and replace the PWRCC and will come into force six months after the day they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

Regulatory and non-regulatory options considered

In addition to the approach described above, the following options were considered.

pouvoir être facilement disponibles pour examen par un inspecteur désigné pour une période d'un an (ou pendant deux ou trois ans pour les registres sur les désinfections et les prélèvements courants à bord de trains pour les exploitants qui effectuent des prélèvements d'eau potable courants moins d'une fois par année).

La grande majorité des exploitants étrangers de véhicules menant des activités au Canada doivent déjà se soumettre aux exigences en matière de prélèvement du pays où ils sont établis. Ainsi, les exploitants étrangers dont les véhicules n'effectuent qu'une escale par voyage au Canada pour permettre aux passagers d'embarquer ou de débarquer ne seront pas visés par les exigences concernant les prélèvements réguliers et la tenue de registres connexes. Ils ne seront pas visés non plus par la tenue d'un registre sur la vérification d'une contamination présumée ou confirmée d'un réseau d'alimentation en eau et l'évaluation des effets sur les autres véhicules de leur flotte, car ces activités se dérouleraient probablement à l'extérieur du Canada et dépasseraient le champ des pouvoirs réglementaires conférés par la *Loi sur le ministère de la Santé*. Tous les exploitants étrangers demeureront assujettis aux autres exigences du Règlement, y compris celles de fournir aux passagers de l'eau potable non contaminée, de prendre des mesures pour prévenir toute contamination lors du recueillement et du service de l'eau, d'entretenir les réseaux d'alimentation en eau potable à bord ainsi que de conserver ou de pouvoir consulter des registres sur les mesures correctives qui ont été prises. De plus, les exploitants étrangers menant des activités au Canada pour offrir des voyages de longue durée et comptant de nombreuses escales visant à permettre aux passagers d'embarquer ou de débarquer, comme les navires de croisière voyageant le long des côtes canadiennes, demeureront assujettis à toutes les exigences du Règlement, y compris celles relatives aux prélèvements réguliers.

Le Règlement stipule que le ministre de la Santé avisera les exploitants de véhicules des résultats des inspections obligatoires et des analyses des prélèvements d'eau, une mesure qui est déjà appliquée par l'Agence de la santé publique du Canada.

Le Règlement abrogera et remplacera le REPTC. Il entrera en vigueur six mois après le jour de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

En plus de l'approche proposée décrite ci-dessus, les options suivantes ont été prises en considération.

Status quo

As described in the “Background” section, the PWRCC contain provisions related to water disinfection and vessel construction that no longer reflect the latest industry or scientific standards. The PWRCC do not reference the *E. coli* parameter in the Guidelines and are not consistent with the latest scientifically accepted standards for drinking-water quality. Updating the PWRCC requirements is therefore expected to better protect the health of the travelling public.

For these reasons, maintaining the status quo as a viable option was rejected.

Voluntary option

As indicated above, PWMPs have been implemented by most conveyance operators in the airline sector. Conveyance operators in other sectors are developing and increasingly adopting similar plans. PWMPs provide flexibility for conveyance operators to choose the most appropriate actions and measures to meet the Guidelines’ parameter for *E. coli*; however, a voluntary approach would not necessarily result in all conveyance operators adopting and implementing PWMPs to mitigate risks associated with potable water provided to passengers. Further, adopting a voluntary approach lacks a compliance and enforcement mechanism and would not include mandatory corrective measures from an operator should the potable water or the potable water system of a conveyance be contaminated.

Given the potential public health risks to travellers associated with water supplied on board conveyances, a voluntary approach was not deemed sufficient and was rejected.

Benefits and costs

The Public Health Agency of Canada identified and analyzed the key costs and benefits of the Regulations. The analysis included impacts of the Regulations on industry, consumers, the Government and Canadians. This analysis was based on a projected scenario that is believed to represent the most likely outcome of the regulatory change. Efforts were made to provide a quantitative and monetized analysis; however, due to limitations with data availability, it was not possible to quantify and monetize all expected impacts of the Regulations. Qualitative assessments are provided in instances when quantification or monetization was not possible. Results of the analysis undertaken are summarized below. Additional details on

Statu quo

Comme il est décrit dans la section « Contexte », le REPTC renferme des dispositions liées à la désinfection de l’eau et à la construction des bâtiments qui ne reflètent plus les récentes normes industrielles et scientifiques. Le REPTC ne traite pas du paramètre relatif à la bactérie *E. coli* énoncé dans les Recommandations et ne correspond pas aux normes scientifiques récemment établies pour la qualité de l’eau potable. La mise à jour des exigences du REPTC est donc attendue pour mieux protéger la santé du public voyageur.

Pour ces raisons, le statu quo n’a pas été retenu comme une option viable.

Conformité volontaire

Comme il est mentionné plus haut, des PGEP ont été mis en œuvre par la plupart des exploitants du secteur aérien. Les exploitants des autres secteurs du transport de passagers sont de plus en plus nombreux à élaborer et à adopter des plans similaires. Les PGEP accordent aux exploitants de véhicules la souplesse nécessaire pour choisir les mesures les plus appropriées pour respecter les paramètres définis dans les Recommandations concernant la bactérie *E. coli*. Cependant, une approche de conformité volontaire n’obligerait pas chacun des exploitants de véhicules à adopter et à mettre en œuvre des PGEP pour réduire les risques pour les passagers associés à l’eau potable. De plus, une telle approche ne comprendrait aucun des mécanismes d’application dont le gouvernement a besoin pour imposer la prise de mesures correctives en cas de contamination de l’eau ou du réseau d’alimentation.

L’approche de conformité volontaire n’a pas été retenue, car elle a été jugée insuffisante par rapport aux risques pour la santé du public voyageur associés à l’eau fournie à bord des véhicules.

Avantages et coûts

L’Agence de la santé publique du Canada a cerné et analysé les principaux coûts et avantages du Règlement. L’analyse, qui englobait les répercussions du Règlement pour l’industrie, les consommateurs, le gouvernement et les Canadiens, était fondée sur un scénario hypothétique jugé représentatif de l’incidence la plus probable du changement réglementaire. On a donc tenté de fournir une analyse quantitative et financière, mais en raison du peu de données disponibles, il a été impossible de quantifier toutes les répercussions prévues et d’en établir la valeur pécuniaire. Des évaluations qualitatives ont été fournies pour les cas où la quantification ou l’établissement de la valeur pécuniaire n’a pas été possible. Les résultats de

the analysis conducted and the underlying data are available on request.

Analytical framework

The cost-benefit analysis identifies and quantifies, to the extent possible, the incremental costs and benefits of the Regulations by comparing the Regulations to the status quo.

Implementing the Regulations will require little or no upfront capital costs, so the only significant costs are expected to be the annual compliance and administrative costs. Costs on a per-conveyance basis are assumed to be fairly constant over time. Therefore, the total costs associated with the Regulations are expected to increase proportionately to any increase in the total number of conveyances operating in Canada over time. The benefits of the Regulations are dependent on the number of passengers. This is also expected to increase over time proportionately to any increase in the number of conveyances operating in Canada.

Since costs and benefits are both dependent almost exclusively on the number of conveyances operating in a given year, the benefit-to-cost ratio is expected to be relatively constant over time. The period of time covered by this analysis, therefore, would not affect the determination as to whether total benefits are larger than total costs. For consistency with other elements of the Regulatory Impact Analysis Statement, a 10-year time horizon has been adopted for this analysis.

A discount rate of 7% is used for estimating the present value (base year: 2016) of the monetized impacts over time.⁷

In-house conveyance data were used as key data and information sources. Data were verified by industry stakeholders through consultation in 2013 and revised based on stakeholder submissions received during the 2014 and 2015 public review periods.

⁷ The policy impact period is the present value (PV) of the proposal in 2012 dollars over 10 years, from 2016 to 2025. A 7% discount rate was used to calculate this value, as per the Treasury Board Secretariat's cost-benefit analysis guide, available online at <http://www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analystb-eng.asp>.

l'analyse sont résumés ci-dessous. Il est possible d'obtenir plus de renseignements sur l'analyse et les données sous-jacentes sur demande.

Cadre d'analyse

L'analyse coûts-avantages établit et quantifie, dans la mesure du possible, les avantages et les coûts supplémentaires associés au Règlement en comparant ce dernier au statu quo.

La mise en œuvre du Règlement engendrera peu de coûts d'investissement initiaux, voire aucun. Les seuls coûts considérables devraient être les frais annuels liés à la conformité et aux aspects administratifs. Les coûts par véhicule devraient demeurer plutôt stables au fil du temps. Par conséquent, les coûts totaux associés au Règlement devraient augmenter proportionnellement à toute augmentation du nombre de véhicules au Canada avec le temps. Les avantages du Règlement varient selon le nombre de passagers. Ils devraient aussi augmenter avec le temps, proportionnellement à toute augmentation du nombre de véhicules au Canada.

Comme les coûts et les avantages dépendent presque exclusivement du nombre de véhicules en service pendant une année donnée, l'indice de rentabilité devrait être relativement constant au fil du temps. La période visée par l'analyse n'influerait donc pas sur l'évaluation visant à déterminer si les avantages surpassent les coûts dans l'ensemble. Une période d'analyse de 10 ans a été adoptée dans le but d'assurer une constance avec d'autres éléments du résumé de l'étude d'impact de la réglementation.

Un taux de 7 % est utilisé pour estimer la valeur actualisée (année de référence : 2016) des répercussions financières au fil du temps⁷.

Des données internes sur les véhicules ont été utilisées comme principales sources d'information et de données. Les données ont été vérifiées par des intervenants de l'industrie dans le cadre de la consultation tenue en 2013 et modifiées à partir des présentations soumises par les intervenants durant les périodes d'examen public de 2014 et 2015.

⁷ La période d'impact de la nouvelle politique est la valeur actuelle (VA) du projet en dollars de 2012 étalée sur 10 ans, soit de 2016 à 2025. Un taux d'actualisation de 7 % a été appliqué dans ce calcul, conformément au guide d'analyse coûts-avantages du Conseil du Trésor, accessible en ligne à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analystb-fra.asp>.

Key assumptions

- All conveyance operators will assume costs related to understanding the new Regulations, but these costs are believed to be negligible.
- The size of the conveyance industry will remain stable over 10 years. While there is some uncertainty about this simplifying assumption, as noted above, the magnitude of both the costs and benefits depend on the number of conveyances. Any increase in the size of the industry will result in a proportionate increase in both costs and benefits, and will therefore not have a significant impact on the net present value.
- Conveyance operators will choose whether or not to provide water or ice to passengers or for food preparation on board, and how to do so.
- Buses that are authorized to carry 25 or more people, and that are used for interprovincial or international travel, are captured by the Regulations. Most bus operators, however, do not provide water from a potable water system to their passengers, so they will not be required to conduct routine water sampling as per the Regulations. As a result, no incremental costs are expected to be carried by bus operators, and they are excluded from the cost-benefit analysis calculations below.
- Conveyance operators providing water to passengers by way of a potable water system will maintain current practices for water sampling and system disinfection if they are currently meeting one of the options of the Schedule, and will not face additional compliance costs.
- As per the Schedule, operators may select from different routine sampling frequencies, depending on how frequently they routinely disinfect the on-board potable water systems. Operators of conveyances that are not already meeting one of the frequencies for sampling set out in the Schedule could choose to take additional samples to meet the regulatory requirements or alternatively, they could increase disinfection activities. Given that disinfecting and flushing a potable water system takes longer and is generally more costly than taking additional water samples, it is assumed that operators will choose to increase water sampling instead of increasing disinfection and flushing frequency, as this would be the less expensive approach to reach compliance with the Regulations.

Hypothèses clés

- Les exploitants de véhicules assumeront des coûts liés à la compréhension de la nouvelle réglementation, mais ceux-ci devraient être négligeables.
- La taille de l'industrie du transport de passagers demeurera stable durant 10 ans. Bien que cette hypothèse simplificatrice comporte une certaine incertitude, tel qu'il est mentionné plus haut, l'ampleur des coûts et l'ampleur des avantages dépendent toutes deux du nombre de véhicules. Toute augmentation de la taille de l'industrie engendrera une augmentation proportionnelle des coûts et des avantages, et n'aura donc pas de conséquences importantes sur la valeur nette actualisée.
- Les exploitants de véhicules auront le choix de fournir ou non de l'eau et de la glace destinées aux passagers ou d'utiliser ou non de l'eau pour préparer les aliments à bord du véhicule. La façon de le faire est également à leur discrétion.
- Les exploitants d'autocars qui peuvent transporter 25 personnes ou plus et sont utilisés pour des voyages interprovinciaux et internationaux sont visés par le Règlement. Toutefois, comme la plupart ne fournissent pas d'eau provenant d'un réseau d'alimentation en eau potable à leurs passagers, ils ne seront pas tenus d'effectuer des prélèvements d'eau réguliers en vertu du Règlement. Conséquemment, aucun coût supplémentaire n'est prévu pour les exploitants d'autocars, et ceux-ci sont donc exclus du calcul de l'analyse coûts-avantages ci-dessous.
- Les exploitants de véhicules qui fournissent de l'eau aux passagers au moyen d'un réseau d'alimentation en eau potable conserveront les mêmes pratiques de prélèvement d'eau et de désinfection du réseau si celles-ci correspondent à l'une des options présentées dans l'annexe, et n'auront aucun coût de conformité à assumer.
- Selon l'annexe, les exploitants disposent de diverses options concernant la fréquence de leur prélèvement, en fonction de la fréquence à laquelle ils procèdent à la désinfection de leurs régimes d'alimentation en eau potable à bord de leurs véhicules. Les exploitants de véhicules qui ne respectent pas déjà l'une des fréquences de prélèvement figurant à l'annexe pourraient choisir d'ajouter des prélèvements pour répondre aux exigences, ou d'accroître leurs activités de désinfection. Comme les activités de désinfection et de purge d'un réseau d'alimentation en eau potable demandent plus de temps et sont en général plus coûteuses que d'effectuer davantage de prélèvements d'eau, il est présumé que les exploitants choisiront plutôt d'augmenter le nombre de prélèvements au lieu d'accroître la fréquence de leurs activités de désinfection et de purge,

car il s'agirait du moyen moins coûteux de se conformer au Règlement.

Table 1: Incremental cost-benefit statement⁸

	Base Year	Final Year	Total (Undiscounted)	Present Value (at 7% Discount Rate)
	2016	2025		
A. Quantified costs (CAD 2012)				
<i>Industry costs</i>				
Compliance costs: water sampling	\$41,154	\$41,154	\$411,540	\$289,052
Administrative costs: record keeping	\$37,610	\$37,610	\$376,100	\$264,156
Total	\$78,764	\$78,764	\$787,640	\$553,208
B. Benefits – Qualitative impacts				
Health care system and human health	Reduced rates of illness as a result of reducing passengers' exposure to contaminated water supplies on board conveyances will lead to improved public health, improved quality of life and reduced health care costs.			
Industry	Performance-based regulatory design will enable potential cost savings through flexibility to adopt new technologies.			

Tableau 1 : Énoncé des coûts-avantages supplémentaires⁸

	Année de base	Dernière année	Total (non actualisé)	Valeur actuelle (taux d'actualisation de 7 %)
	2016	2025		
A. Coûts quantifiés (dollars canadiens de 2012)				
<i>Coûts pour l'industrie</i>				
Coûts de conformité : prélèvement d'eau	41 154 \$	41 154 \$	411 540 \$	289 052 \$
Frais administratifs : tenue de registres	37 610 \$	37 610 \$	376 100 \$	264 156 \$
Total	78 764 \$	78 764 \$	787 640 \$	553 208 \$
B. Avantages – Répercussions qualitatives				
Système de santé et santé humaine	Des taux réduits de maladie en raison de la réduction de l'exposition des passagers à de l'eau contaminée à bord des véhicules se traduiront par une meilleure santé publique, une meilleure qualité de vie et une réduction des coûts en soins de santé.			
Industrie	Le modèle réglementaire fondé sur le rendement permettra de concrétiser les économies potentielles grâce à la souplesse offerte permettant d'adopter de nouvelles technologies.			

⁸ The cost-benefit statement represents costs for Canadian operators. Costs for international companies that transport passengers in Canada were analyzed separately, and implications are included below.

⁸ L'analyse coûts-avantages comprend les coûts pour les exploitants canadiens. Les coûts pour les compagnies étrangères qui transportent des passagers au Canada ont été analysés séparément, et les répercussions sont indiquées plus bas.

Costs

Compliance costs (e.g. costs for water sampling and analysis) and administrative costs (e.g. collecting information and record keeping) will be carried by conveyance operators to comply with the Regulations.

The federal government will assume negligible implementation costs associated with communicating to stakeholders about the Regulations. The Government is already completing risk-based inspections and reporting back to conveyance operators, in line with the Regulations. Consequently, the new activities associated with the Regulations will be accommodated with existing resources without an increase in workload.

Compliance costs for Canadian industry

When the Regulations come into force, conveyance operators will assume incremental compliance costs associated with the requirements for sampling and laboratory analysis of potable water quality. Other requirements of the Regulations, including taking measures to ensure water and ice supplies are free of contamination at the time they are taken from supplies, preventing contamination during loading and handling of water, and requirements related to the design, construction, and operation of on-board potable water systems, are not new. They modernize and update provisions in the PWRCC. Therefore, conveyance operators are not expected to assume any incremental compliance costs related to these requirements.

It is estimated that on average, activities related to water sampling will cost \$46.75 per water sample. This includes labour costs (15 minutes per sample at \$47/hour), sampling and analysis costs (\$25 per sample), and courier costs (\$10 per sample).

Data from the Public Health Agency of Canada indicates that there are currently almost 1 200 conveyances (aircraft, cruise ships, expedition vessels, ferries and trains) operated by 41 Canadian businesses that will need to be compliant with the Regulations. Considering the level of adoption of PWMPs (which include routine sampling and disinfection procedures) and the current level of compliance with the PWRCC, the Agency estimates that operators of approximately 300 conveyances will need to implement additional water sampling to comply with the frequency set out in the Schedule. Operators of the

Coûts

Les coûts de conformité (par exemple coûts des prélèvements et des analyses) et les frais administratifs (par exemple collecte d'information et tenue de registres) seront imposés aux exploitants de véhicules afin de respecter le Règlement.

Le gouvernement fédéral assumera quant à lui des coûts de mise en œuvre négligeables associés aux communications destinées aux intervenants à propos du Règlement. Les processus actuels du gouvernement quant aux inspections et aux rapports soumis aux exploitants de véhicules sont déjà en conformité avec les dispositions du Règlement. Par conséquent, les nouvelles activités afférentes au Règlement seront réalisées au moyen des ressources existantes sans charge de travail additionnelle.

Coûts de conformité pour l'industrie canadienne

À l'entrée en vigueur du Règlement, les exploitants de véhicules assumeront des coûts supplémentaires associés à l'exigence d'effectuer des prélèvements de l'eau potable et des analyses en laboratoire pour vérifier sa qualité. Les autres exigences du Règlement, y compris celles de prendre des mesures pour s'assurer que l'eau et la glace sont exemptes de contaminants au moment de l'approvisionnement, de prévenir la contamination de l'eau au moment où celle-ci est recueillie à bord du véhicule et lorsqu'elle est manipulée, de même que les exigences liées à la conception, à la construction et au fonctionnement de réseaux d'alimentation en eau potable à bord du véhicule, ne sont pas nouvelles. Elles modernisent et mettent à jour les dispositions du REPTC. Par conséquent, on ne s'attend pas à ce que les exploitants de véhicules assument des coûts supplémentaires pour être en conformité avec ces exigences.

On estime que les activités de prélèvement de l'eau coûteraient en moyenne 46,75 \$ par prélèvement. Cela inclut le coût de la main-d'œuvre (15 minutes par prélèvement à 47 \$ l'heure), les coûts de prélèvement et d'analyse (25 \$ par prélèvement) et les frais de messagerie (10 \$ par prélèvement).

Selon les données dont dispose l'Agence de la santé publique du Canada, quelque 1 200 véhicules (aéronefs, navires de croisière, navires d'expédition, traversiers et trains), exploités par 41 compagnies canadiennes, devront se conformer au Règlement. Tenant compte du degré d'adoption des PGEP (qui comprennent les procédures courantes de prélèvement et de désinfection) et du niveau actuel de conformité au REPTC, l'Agence estime que les exploitants d'environ 300 véhicules devront augmenter la fréquence de leurs prélèvements d'eau pour respecter les exigences énoncées dans l'annexe. Les exploitants des

approximately 900 remaining conveyances are not expected to assume any incremental compliance costs associated with the water sampling requirements of the Regulations since they are either currently sampling and analyzing their potable water at one of the required frequencies set out in the Schedule, providing only prepackaged water to passengers on board or not providing potable water at all.

The costs for each conveyance depend upon the frequency of sampling and the number of individual samples taken as part of each sampling process. The requirements vary by sector and use of the conveyance, and operators may adopt reduced routine sampling if they frequently disinfect their on-board potable water systems. Rail operators will be required to take two routine samples from each train car, and will have the flexibility to select one of the following as per the Schedule: 1) taking samples from each train car, once per year; 2) taking samples from each train car once every two years, with disinfection of the on-board potable water system three times per year; or 3) taking samples from each train car once every three years, with disinfection of the on-board potable water system four times per year. Operators of aircraft and vessels without sleeping accommodations (including most ferries operating in Canada between provinces or internationally) will be required to sample up to four times per year, taking two samples each time. Operators that routinely disinfect their potable water systems will be subject to reduced routine sampling requirements, sampling on-board water supplies either once or twice per year (depending on how frequently the on-board potable water system is disinfected and flushed), and taking two samples each time. Operators of vessels with sleeping accommodations for passengers (including cruise ships, expedition vessels and some ferries operating in Canada), and any other vessels that draw water from lakes or oceans and convert it to potable water on board, will be required to sample their water once per month, taking four samples each time. These vessels do not typically operate year round, and will only be required to sample their water systems while operating.

Taking into consideration the cost per sample and the number of additional samples required each year for all Canadian operators to meet the frequency set out in the Schedule, the estimated total incremental compliance costs to undertake the water sampling and analysis for all conveyance operators in Canada is approximately \$41,154

autres véhicules, environ 900, ne devraient avoir aucuns frais additionnels à assumer relativement aux exigences de prélèvement du Règlement, soit parce que la fréquence actuelle des prélèvements et des analyses de l'eau potable respecte déjà l'annexe, soit parce qu'ils fournissent uniquement de l'eau embouteillée aux passagers, ou qu'ils n'en fournissent pas du tout.

Les coûts par véhicule dépendent de la fréquence des prélèvements et du nombre effectué par processus. Les exigences varient selon le secteur et l'utilisation du véhicule, et les exploitants de véhicules peuvent décider de réduire les prélèvements réguliers s'ils désinfectent fréquemment les réseaux d'alimentation en eau potable à bord. Les exploitants ferroviaires devront effectuer deux prélèvements courants par wagon et ils pourront choisir l'une des options suivantes, qui sont énoncées dans l'annexe : 1) effectuer des prélèvements dans chaque wagon une fois par année; 2) effectuer des prélèvements dans chaque wagon une fois tous les deux ans et désinfecter le réseau d'alimentation en eau potable à bord trois fois par année; 3) effectuer des prélèvements dans chaque wagon une fois tous les trois ans et désinfecter le réseau d'alimentation en eau potable à bord quatre fois par année. Les exploitants d'aéronefs et de bâtiments non pourvus de cabines pour les passagers (y compris la plupart des traversiers en fonction au Canada entre des provinces ou entre le Canada et un autre pays) devront faire des prélèvements jusqu'à quatre fois par année et effectuer chaque fois deux prélèvements. Les exigences relatives aux prélèvements réguliers auxquelles devraient se soumettre les exploitants de véhicules qui désinfectent régulièrement leurs réseaux d'alimentation en eau potable seront réduites à deux prélèvements d'eau, une à deux fois par année (selon la fréquence à laquelle ils désinfectent et purgent leur réseau d'alimentation en eau potable à bord de leurs véhicules). Les exploitants de bâtiments pourvus de cabines pour les passagers (y compris les navires de croisière, les navires d'expédition et certains traversiers ayant des activités au Canada), ainsi que tous les autres bâtiments qui tirent de l'eau des lacs ou des océans pour en faire de l'eau potable à bord, auront l'obligation d'effectuer quatre prélèvements une fois par mois. Habituellement, ces bâtiments ne sont pas en service toute l'année, et les analyses ne seront requises que lorsqu'ils sont en fonction.

Si l'on prend en compte le coût par prélèvement et le nombre de prélèvements supplémentaires requis par année pour que tous les exploitants canadiens respectent les fréquences indiquées dans l'annexe, le total des coûts supplémentaires associés aux exigences de prélèvement et d'analyse de l'eau pour l'ensemble des exploitants de

per year.⁹ This represents a 51% reduction (difference of \$43,277) to annual compliance costs compared to those in the proposal presented in the *Canada Gazette*, Part I, in 2014, which had an estimated incremental compliance cost for Canadian industry of \$84,431 per year. The reduced cost is a result of modifications to the Regulations that increase flexibility for operators to select from different sampling options depending on the frequency of routine disinfection of the on-board potable water system. With the introduction of the modified Schedule, fewer operators need to increase sampling to comply with the Regulations. The cost per sample has not changed, but the total number of new samples required per 12-month period is significantly reduced, while health protection for travellers is maintained since operators will still need to disinfect and flush their systems routinely, which helps prevent contamination from developing or persisting within a water system. The breakdown by individual sector is shown in the table below.

Note that the cost-benefit analysis was validated by comments received from industry based on the proposal republished in the *Canada Gazette*, Part I in 2015, and has not been revised since then. Based on stakeholder comments received in 2015, the Agency revised the Regulations to include a new sampling and disinfection option for rail operators in the Schedule, introducing an additional option for sampling train cars once every 36 months (with disinfection and flushing of the on-board potable water system at least once every three months). This is in addition to the Schedule's provisions for rail operators who may also select train car sampling every 12 or 24 months, depending on routine disinfection practices. This additional flexibility does not affect the cost-benefit analysis for the Regulations as many Canadian rail operators are seasonal. Seasonal rail operators will not be eligible to select routine sampling at 24 or 36 month intervals, because they will be required to disinfect, flush and sample their train cars at least annually, after returning train cars to service after not being used for a season. Other operators that run rail service year round are not currently disinfecting and flushing their train cars at the frequencies needed to opt for the 36-month routine

véhicules au Canada est d'environ 41 154 \$ par année⁹. Ce coût représente une réduction de 51 % (différence de 43 277 \$) des coûts annuels liés à la conformité comparativement à ceux du projet de règlement présenté dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2014, dans lequel les coûts supplémentaires associés à la conformité s'élevaient à 84 431 \$ par année. La réduction des coûts est attribuable aux modifications apportées au Règlement, qui fournit une plus grande souplesse aux exploitants de véhicules en leur offrant différentes options de prélèvement selon la fréquence des activités courantes de désinfection du réseau d'alimentation en eau potable à bord. L'annexe modifiée permet de réduire le nombre d'exploitants de véhicules qui devront accroître les prélèvements pour respecter le Règlement. Le coût par prélèvement n'a pas changé, mais le nombre total de nouveaux prélèvements demandés par période de 12 mois a été réduit de façon importante. De plus, la protection de la santé des voyageurs est maintenue, car les exploitants seront toujours tenus de désinfecter et de purger périodiquement leurs réseaux, ce qui aide à prévenir le développement et la persistance d'une contamination dans un réseau d'alimentation en eau. Le tableau ci-dessous présente une ventilation des coûts par secteur.

Il est à noter que l'industrie a validé l'analyse coûts-avantages dans ses commentaires sur la proposition publiée préalablement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2015, et cette analyse n'a pas été modifiée depuis. L'Agence a révisé le Règlement en se basant sur les commentaires reçus des intervenants en 2015. Elle a ajouté à l'annexe une nouvelle option de prélèvement et de désinfection pour les exploitants ferroviaires qui leur permet d'effectuer les prélèvements dans les wagons tous les 36 mois (avec l'obligation de désinfecter et de purger le réseau d'alimentation en eau potable à bord au moins tous les trois mois). Cette option s'ajoute aux dispositions de l'annexe qui prévoient que les exploitants ferroviaires peuvent aussi choisir d'effectuer les prélèvements dans les wagons tous les 12 mois ou tous les 24 mois, selon leurs pratiques de désinfection courantes. Cette souplesse additionnelle n'a aucune incidence sur l'analyse coûts-avantages pour le Règlement, puisqu'un grand nombre d'exploitants ferroviaires canadiens sont des employés saisonniers. Les exploitants saisonniers ne pourront pas choisir les prélèvements courants aux 24 ou aux 36 mois, car ils devront effectuer les activités de désinfection et de purge, ainsi que les prélèvements dans les wagons, chaque

⁹ Costs are based on an estimated 854 new samples per year, which will be necessary for Canadian operators to reach compliance with the Schedule. Estimates are based on consultations with industry carried out in 2013 and have been revised based on feedback from the 2014 *Canada Gazette*, Part I, public review period.

⁹ Les coûts sont fondés sur un nombre estimatif de 854 nouveaux prélèvements par année que les exploitants canadiens seront tenus d'atteindre pour être en conformité avec l'annexe. Les estimations sont fondées sur des consultations menées en 2013 auprès de l'industrie, et ont été revues en fonction des commentaires recueillis au cours de la période d'examen public lors de la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2014.

sampling frequency. It is still assumed that Canadian rail operators will take additional samples to meet the 12-month sampling requirement rather than introduce additional disinfection and flushing procedures. In the future, Canadian operators may adjust their practices and select a different sampling and disinfection frequencies, but this analysis is based on incremental costs compared to existing practices. While there are no cost-savings for Canadian operators directly related to the new sampling flexibility, it will help align requirements for Canadian operators with those in place in the United States. Major passenger rail operators in the U.S. are required to sample their fleet of train cars on a three-year cycle, and to routinely disinfect on-board potable water systems every three months.

année au moins, quand ils ramèneront en service les wagons qui n'auront pas été utilisés pendant une saison. Les autres exploitants qui assurent le service ferroviaire toute l'année n'effectuent pas actuellement la désinfection et la purge dans leurs wagons à une fréquence qui leur permettrait de choisir l'option de 36 mois. On suppose toujours que les exploitants ferroviaires canadiens prendront plus de prélèvements pour se conformer à l'exigence de prélèvement de 12 mois plutôt que d'incorporer des procédures additionnelles de désinfection et de purge. Les exploitants canadiens pourront plus tard ajuster leurs pratiques et choisir une autre fréquence de prélèvement et de désinfection, mais la présente analyse est fondée sur les coûts supplémentaires comparés aux pratiques actuelles. Bien que les exploitants canadiens ne réaliseront aucune économie directement liée à la souplesse additionnelle en matière de fréquence des prélèvements, cette dernière contribuera à harmoniser les exigences pour les exploitants canadiens à celles en place aux États-Unis. Les grands exploitants ferroviaires des États-Unis qui assurent le transport de passagers doivent effectuer des prélèvements dans les wagons de leur flotte tous les trois ans, et ils doivent assurer tous les trois mois la désinfection courante de leurs réseaux d'alimentation en eau potable à bord.

Table 2: Incremental compliance costs

Sector	Number of Conveyance Operators	Number of Conveyances	Number of Samples per 12-Month Period Required for Each Conveyance ¹	Cost per Sample	Number of New Samples Required ^{2,3}	Total Annual Cost	Total Annual Cost Projected to 2016
Rail	5	462	0–2	\$46.75	222	\$10,379	\$10,729
Airlines	29	691	2–8	\$46.75	568	\$26,554	\$27,341
Vessels without sleeping accommodations	4	9	2–8	\$46.75	40	\$1,870	\$1,928
Vessels with sleeping accommodations	3	3	12 ⁴	\$46.75	24	\$1,122	\$1,156
Total	41	1 165	N/A	\$46.75	854	\$39,925	\$41,154

Notes:

- ¹ As per the Schedule, operators may select from different routine sampling frequencies, depending on how frequently they routinely disinfect the on-board potable water systems.
- ² The number of new samples per sector is based on Public Health Agency of Canada data about industry PWMPs and existing practices around routine water sampling and disinfection. It was assumed that operators already meeting one of the frequencies for sampling set out in the Schedule will maintain existing practices and no new samples were estimated.
- ³ The most demanding routine sampling requirement was used to calculate the additional costs for conveyances not already meeting one of the frequencies presented in the Schedule (e.g. two samples per year per train car, eight samples per year per aircraft or vessel without sleeping accommodations). It is assumed that operators will select increasing water sampling, which can be completed in just a few minutes, rather than increasing the frequency of routine disinfection and flushing activities, which will generally require removing the conveyance from operation.
- ⁴ Operators of vessels with sleeping accommodations are required to take at least four water samples each month when the vessel is operational. As most vessels with sleeping accommodations (including cruise ships, expedition vessels, and some ferries) operate just a few months per year in Canada, an average of 12 samples per year for each conveyance will be required.

Tableau 2 : Coûts supplémentaires associés à la conformité

Secteur	Nombre d'exploitants de véhicules	Nombre de véhicules	Nombre de prélèvements exigés par période de 12 mois pour chaque véhicule ¹	Coût par prélèvement	Nombre de nouveaux prélèvements exigés ^{2,3}	Coût annuel total	Coût annuel total projeté en 2016
Transport ferroviaire	5	462	0-2	46,75 \$	222	10 379 \$	10 729 \$
Transport aérien	29	691	2-8	46,75 \$	568	26 554 \$	27 341 \$
Bâtiments non pourvus de cabines pour les passagers	4	9	2-8	46,75 \$	40	1 870 \$	1 928 \$
Bâtiments pourvus de cabines pour les passagers	3	3	12 ⁴	46,75 \$	24	1 122 \$	1 156 \$
Totaux	41	1 165	S.O.	46,75 \$	854	39 925 \$	41 154 \$

Remarques :

- ¹ Conformément à l'annexe, les exploitants de véhicules peuvent choisir parmi différentes fréquences de prélèvement régulier, selon la fréquence des activités courantes de désinfection des réseaux d'alimentation en eau potable à bord des véhicules.
- ² Le nombre de prélèvements supplémentaires à effectuer dans chacun des secteurs a été déterminé à partir des données de l'Agence de la santé publique du Canada sur les PGEP et les pratiques actuelles en matière de prélèvement et de désinfection courants. Il a été présumé que les exploitants de véhicules qui suivent déjà l'une des fréquences figurant dans l'annexe poursuivront leurs pratiques, donc aucun prélèvement supplémentaire n'a été pris en compte pour l'estimation relativement à ces cas.
- ³ Les exigences les plus contraignantes concernant les prélèvements réguliers ont été utilisées pour calculer les coûts supplémentaires pour les exploitants de véhicules qui ne suivent pas déjà l'une des fréquences figurant dans l'annexe (par exemple deux prélèvements par année par wagon ferroviaire, huit prélèvements par année par avion ou bâtiment non pourvu de cabines pour les passagers). Il a été supposé que les exploitants de véhicules choisiront d'augmenter le nombre de prélèvements d'eau, une activité qui peut être effectuée en quelques minutes seulement, plutôt que d'accroître la fréquence des activités courantes de désinfection et de purge qui demandent habituellement de mettre le véhicule hors service.
- ⁴ Les exploitants de bâtiments pourvus de cabines pour les passagers doivent effectuer au moins quatre prélèvements par mois pendant les mois d'exploitation du bâtiment. Comme la plupart des bâtiments pourvus de cabines pour les passagers (y compris les navires de croisière, les navires d'expédition et certains traversiers) sont en fonction seulement quelques mois par année au Canada, une moyenne de 12 analyses par année pour chaque véhicule sera requise.

The largest share of the expected compliance costs will be borne by the airline industry, due to the large number of impacted conveyances and the number of samples (up to eight) per plane that are required per year. The rail industry also accounts for a large proportion of the costs.

The vast majority of the conveyances for which costs will be incurred are owned and operated by medium or large companies. Of the 277 conveyances expected to be impacted, only 10 are owned by small companies. These include four train cars, five airplanes, and one ferry. Total costs to small businesses under the Regulations will be an estimated \$2,618 per year (or \$262 per conveyance).

Over a 10-year time horizon, the total compliance costs of the Regulations, for all affected conveyance operators, will be \$411,540 in undiscounted costs. Discounting future

La majeure portion des coûts prévus pour la conformité sera assumée par le secteur aérien, en raison du grand nombre de véhicules touchés et du nombre de prélèvements requis (huit au maximum) par avion chaque année. Le secteur ferroviaire assumerait aussi une grande part des coûts.

La vaste majorité des véhicules pour lesquels des coûts seront imposés appartiennent à des compagnies de taille moyenne ou grande. Sur les 277 véhicules qui devraient être touchés, seulement 10 appartiennent à de petites entreprises. Il s'agit de quatre wagons ferroviaires, de cinq avions et d'un traversier. Les coûts supplémentaires associés au Règlement pour les petites entreprises sont de 2 618 \$ par année (ou 262 \$ par véhicule).

Sur une période de 10 ans, les coûts totaux de la conformité au Règlement, pour l'ensemble des exploitants de véhicules touchés, seront de 411 540 \$ (non actualisés). Si

costs at 7% per year, the total present value of compliance costs would be \$289,052.

Administrative costs to Canadian industry

The Regulations will require conveyance operators to compile, store, and provide access to records about water supplies, water sampling results, disinfection, decontamination and flushing activities, and investigations into suspected or confirmed water contamination for a period of one year. The other regulatory requirements (including provision of water free from contamination and requirements related to the design, construction, and operation of on-board potable water systems) are not new. They modernize and update provisions in the PWRCC. Therefore, operators are not expected to bear incremental costs related to these requirements.

The Regulations will require conveyance operators to record and maintain water sampling results for all conveyances under their operation (i.e. approximately 1 200 conveyances in total). Conveyance operators will, therefore, have increased administrative costs associated with all of the conveyances they operate, not just those conveyances for which water sample frequency needs to be increased. Aircraft, train and ferry operators with PWMPs are already keeping records of water sampling; however, these records may not be easily accessible for examination for one year. This analysis assumes that in order to implement the Regulations, all conveyance operators in the airline, train and ferry sectors, even conveyance operators with PWMPs, will bear incremental administrative costs associated with recording water sampling results.

This analysis assumes that for each sample collected, approximately 15 minutes will be needed to record the results. Assuming a labour cost of \$47 per hour, administrative costs will be \$11.75 per sample collected. The frequency of sample collection and the number of samples collected each time will depend on the frequency of routine disinfection. In-house data from the Travelling Public Program was used to estimate annual costs per conveyance, based on each individual operator's current practices for routine water sampling and disinfection and information in industry PWMPs. For example, if an airline is currently disinfecting on-board potable water systems every 90 days and taking two samples per year, the cost of record keeping for those two samples has been estimated. An airline operator who currently completes no routine

l'on actualisait ces coûts à un taux de 7 % par année, la valeur actualisée totale des coûts associés à la conformité serait de 289 052 \$.

Frais administratifs pour l'industrie canadienne

En vertu du Règlement, les exploitants de véhicules auront l'obligation de tenir des registres sur les réserves d'eau, les résultats des prélèvements, la désinfection, la décontamination et les activités de purge, de même que sur les enquêtes réalisées sur les contaminations présumées ou confirmées, et de les conserver durant une période d'un an aux fins d'examen. Les autres exigences réglementaires (ce qui comprend la fourniture d'eau non contaminée, ainsi que la conception, la construction et le fonctionnement des réseaux d'alimentation en eau potable à bord du véhicule) ne sont pas nouvelles. Elles modernisent et mettent à jour les dispositions du REPTC. Par conséquent, les exploitants de véhicules ne sont pas censés supporter des coûts additionnels pour être en conformité avec ces exigences.

Le Règlement obligera les exploitants de véhicules à consigner et à tenir à jour les résultats des analyses d'eau pour tous les véhicules qu'ils exploitent (c'est-à-dire un total d'environ 1 200 véhicules). Les exploitants de véhicules devront donc assumer des frais administratifs accrus pour tous leurs véhicules en fonction, et non seulement pour les véhicules dont la fréquence des prélèvements d'eau devrait être augmentée. Les exploitants d'aéronefs, de trains et de traversiers qui ont un PGEP tiennent déjà des registres des prélèvements d'eau, mais ceux-ci ne sont peut-être pas facilement accessibles aux fins de consultation pendant un an. Des frais administratifs supplémentaires ont été calculés aux fins de l'analyse des coûts de la mise en œuvre du Règlement pour l'ensemble des exploitants de véhicules (aéronefs, trains et traversiers), même ceux qui disposent d'un PGEP, pour la consignation des résultats des analyses des prélèvements.

Pour cette analyse, on suppose qu'il faudra approximativement 15 minutes par prélèvement d'eau pour consigner les résultats. Si l'on estime le coût de la main-d'œuvre à 47 \$ l'heure, les frais administratifs seront de 11,75 \$ par prélèvement. La fréquence de prélèvement et le nombre de prélèvements effectués chaque fois dépendront de la fréquence des activités de désinfection. Des données internes du Programme du public voyageur ont été utilisées pour estimer le coût annuel par véhicule, à partir des pratiques actuelles de chaque exploitant de véhicules quant aux activités courantes de prélèvement et de désinfection et des renseignements se trouvant dans les plans de gestion de l'eau potable de l'industrie. Par exemple, si actuellement une compagnie aérienne désinfecte son réseau d'alimentation en eau potable à bord tous les

disinfection of an on-board potable water system will be required to add an additional eight samples per aircraft per year, so costs of recording eight water samples have been estimated.

No costs for record-keeping requirements beyond water sampling (i.e. measures to ensure water taken from supplies are free from contamination, flushing and disinfection activities, potable water system repairs and replacements, records from investigating possible contamination) have been estimated. Almost all conveyance operators are already meeting these requirements, or will be able to do so with little or no change to existing procedures. Most conveyance operators already keep records about water supply loading procedures, disinfection and flushing activities. They also keep records about special corrective measures, such as flushing, disinfection, decontamination, repairs and replacements, as well as investigations into possible contamination of water on board. Almost all the remaining conveyance operators have access to such records through subcontractors, such as water haulers. Since existing industry practices are sufficient to meet these requirements, no associated incremental administrative costs have been estimated.

The total administrative costs associated with the Regulations are estimated to be \$37,610 per year.¹⁰ Details of this calculation, and the costs by sector, are shown below.

This represents a 41% reduction (\$25,934 less) to annual administrative costs compared to the proposal presented in the *Canada Gazette*, Part I, in 2014, which had an estimated incremental compliance cost to Canadian industry of \$63,544 per year. With the introduction of the modified sampling frequencies, the total number of samples necessary in a 12-month period is reduced, since many operators will be able to adopt reduced sampling frequencies given their routine disinfection practices. The cost per

90 jours et effectue deux prélèvements par année, le coût de la tenue d'un registre pour la consignation des résultats de ces analyses a été pris en compte dans l'estimation. Une compagnie aérienne qui actuellement ne réalise aucune activité courante de désinfection de son réseau d'alimentation en eau potable à bord aura l'obligation d'effectuer huit prélèvements supplémentaires par année par aéronef, et les coûts associés à la consignation des résultats de huit prélèvements ont été pris en compte dans l'estimation.

Aucun coût lié aux exigences touchant la tenue de registres autres que celles sur les prélèvements d'eau (c'est-à-dire les mesures qui permettent d'assurer que l'eau n'est pas contaminée, les activités de purge et de désinfection, la réparation et le remplacement du réseau d'alimentation en eau potable, les enquêtes sur les éventuelles contaminations) n'a été estimé. Presque tous les exploitants de véhicules respectent déjà ces exigences ou seront en mesure de les respecter en n'apportant que des changements mineurs à leurs procédures, voire aucun. La plupart des exploitants de véhicules tiennent déjà des registres sur les procédures de remplissage des réservoirs et les activités de désinfection et de purge. Ils en tiennent également sur les mesures correctives spéciales, comme la purge, la désinfection, la décontamination, la réparation et le remplacement, ainsi que les enquêtes sur la contamination possible de l'eau à bord des véhicules. Presque tous les autres exploitants de véhicules ont accès à de tels registres par l'entremise de sous-traitants, comme les transporteurs d'eau. Puisque les pratiques actuelles de l'industrie sont suffisantes pour respecter ces exigences, aucuns frais administratifs supplémentaires connexes n'ont été estimés.

Le total des frais administratifs associés au Règlement est estimé à 37 610 \$ par année¹⁰. Le tableau ci-dessous présente les détails du calcul et les frais par secteur.

Ce coût représente une réduction de 41 % (baisse de 25 934 \$) par rapport aux 63 544 \$ par année qui étaient estimés dans le projet de règlement présenté dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, en 2014, pour que l'industrie canadienne respecte les exigences réglementaires. Compte tenu des fréquences de prélèvement modifiées, le nombre total de prélèvements sur une période de 12 mois est réduit, puisque les exploitants de véhicules pourront opter pour des fréquences réduites de prélèvement selon

¹⁰ Costs are based on an estimated 3 096 samples per year, with administrative requirements of 15 minutes per sample, at a labour cost of \$47 per hour. Estimates are based on consultations with industry carried out in 2013 and were revised based on feedback received during the public review period following publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part I, in 2014.

¹⁰ Les coûts sont fondés sur un nombre estimatif de 3 096 prélèvements par année et une exigence de 15 minutes par prélèvement, selon des frais de main-d'œuvre de 47 \$ l'heure. Les estimations sont fondées sur des consultations menées en 2013 auprès de l'industrie, et ont été revues en fonction des commentaires recueillis au cours de la période d'examen public après la publication du règlement proposé dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2014.

sample for record keeping has not changed, but the total number of records required per 12-month period is significantly reduced. The health of travellers will continue to be protected, as operators will still need to disinfect and flush their systems routinely, to help prevent contamination from developing or persisting within a water system.

leurs activités courantes de désinfection. Le coût de chaque consignation au registre ne change pas, mais le nombre de consignations exigées par période de 12 mois a été grandement réduit. De plus, la protection de la santé des voyageurs sera maintenue, car les exploitants seront encore tenus de désinfecter et de purger périodiquement leurs réseaux, ce qui aide à prévenir le développement et la persistance d'une contamination dans un réseau d'alimentation en eau.

Table 3: Incremental administrative costs

Sector	Number of Conveyance Operators	Number of Conveyances	Number of Samples per 12-Month Period Required for Each Conveyance ¹	Total Number of Samples to be Recorded per 12-Month Period ²	Cost per Sample	Total Annual Cost	Total Annual Cost Projected to 2016
Rail	5	462	0–2	486	\$11.75	\$5,711	\$5,906
Airlines	29	691	2–8	2 498	\$11.75	\$29,352	\$30,342
Vessels without sleeping accommodations	4	9	2–8	72	\$11.75	\$846	\$874
Vessels with sleeping accommodations	3	3	12 ³	40	\$11.75	\$470	\$484
Total	41	1 165	N/A	3 096	\$11.75	\$36,378	\$37,610

Notes:

- ¹ As per the Schedule, operators may select from different routine sampling frequencies, depending on how frequently they routinely disinfect the on-board potable water systems.
- ² The total number of samples per sector is based on Public Health Agency of Canada data about industry PWMPs and existing practices around routine water sampling and disinfection. It was assumed that operators already meeting one of the frequencies for sampling set out in the Schedule will maintain existing practices, and record-keeping costs for current practices were estimated for those conveyances. For conveyances not already meeting one of the frequencies presented in the Schedule, the most demanding routine sampling requirement was used to calculate the additional costs (e.g. two samples per year per train car, eight samples per year per aircraft or vessel without sleeping accommodations).
- ³ Operators of vessels with sleeping accommodations are required to take at least four water samples each month when the vessel is operational. As most vessels with sleeping accommodations (including cruise ships, expedition vessels, and some ferries) operate just a few months per year in Canada, an average of 12 samples per year for each conveyance will be required.

Tableau 3 : Frais administratifs supplémentaires

Secteur	Nombre d'exploitants de véhicules	Nombre de véhicules	Nombre de prélèvements exigés par période de 12 mois pour chaque véhicule ¹	Nombre total de prélèvements à consigner par période de 12 mois ²	Coût par prélèvement	Coût annuel total	Coût annuel total projeté en 2016
Transport ferroviaire	5	462	0-2	486	11,75 \$	5 711 \$	5 906 \$
Transport aérien	29	691	2-8	2 498	11,75 \$	29 352 \$	30 342 \$
Bâtiments non pourvus de cabines pour les passagers	4	9	2-8	72	11,75 \$	846 \$	874 \$

Secteur	Nombre d'exploitants de véhicules	Nombre de véhicules	Nombre de prélèvements exigés par période de 12 mois pour chaque véhicule ¹	Nombre total de prélèvements à consigner par période de 12 mois ²	Coût par prélèvement	Coût annuel total	Coût annuel total projeté en 2016
Bâtiments pourvus de cabines pour les passagers	3	3	12 ³	40	11,75 \$	470 \$	484 \$
Total	41	1 165	S.O.	3 096	11,75 \$	36 378 \$	37 610 \$

Remarques :

- ¹ Conformément à l'annexe, les exploitants de véhicules peuvent choisir parmi différentes fréquences de prélèvement régulier, selon la fréquence des activités courantes de désinfection des réseaux d'alimentation en eau potable à bord.
- ² Le nombre total de prélèvements à effectuer selon le secteur a été déterminé à partir des données de l'Agence de la santé publique du Canada sur les PGEP et les pratiques actuelles en matière de prélèvement et de désinfection courants. Il a été présumé que les exploitants de véhicules qui suivent déjà l'une des fréquences de prélèvement figurant dans l'annexe poursuivront leurs pratiques, et le coût de la tenue d'un registre sur les pratiques actuelles a été pris en compte pour ces exploitants. Les exigences les plus contraignantes concernant les prélèvements réguliers ont été utilisées pour calculer les coûts supplémentaires pour les exploitants de véhicules qui ne suivent pas déjà l'une des fréquences figurant dans l'annexe (par exemple deux prélèvements par année par wagon ferroviaire, huit prélèvements par année par aéronef ou bâtiment non pourvu de cabines pour les passagers).
- ³ Les exploitants de bâtiments pourvus de cabines pour les passagers doivent effectuer au moins quatre prélèvements par mois pendant les mois d'exploitation du bâtiment. Comme la plupart des bâtiments pourvus de cabines pour les passagers (y compris les navires de croisière, les navires d'expédition et certains traversiers) sont en fonction seulement quelques mois par année au Canada, une moyenne de 12 analyses par année pour chaque véhicule sera requise.

As with compliance costs, the bulk of the administrative costs are borne by the airline sector, with the rail sector accounting for most of the remaining costs.

The administrative burden imposed by the Regulations will impact five small businesses that operate a total of four train cars, five airplanes, and one ferry. Total administrative costs for these five small businesses will be \$658 per year (or \$66 per conveyance).

Over a 10-year time horizon, the total administrative costs of the Regulations, for all affected conveyance operators, will be \$376,100 in undiscounted costs. Discounting future costs at 7% per year, the total present value of compliance costs will be \$264,200.

Total costs to domestic industry

The Regulations impose an estimated \$41,154 per year on industry for compliance costs, and an estimated \$37,610 per year for administrative costs, for total costs of \$78,764 per year to Canadian industry. This represents a 47% reduction from the \$147,975 per year that was estimated for Canadian industry to meet the regulatory requirements in the Regulations proposed in the *Canada Gazette*, Part I, in 2014.

Comme pour les coûts afférents à la conformité, la majeure portion des frais administratifs sont assumés par le secteur aérien, et la majorité des autres frais sont imposés au secteur ferroviaire.

Le fardeau administratif associé au Règlement entraînera des répercussions pour cinq petites entreprises de transport qui exploitent au total quatre wagons ferroviaires, cinq aéronefs et un traversier. Le total des frais administratifs pour ces cinq petites entreprises sera de 658 \$ par année (ou 66 \$ par véhicule).

Sur une période de 10 ans, le total des frais administratifs découlant du Règlement, pour tous les exploitants touchés, sera de 376 100 \$ (non actualisés). Si l'on actualise ces coûts à un taux de 7 % par année, la valeur actualisée totale des coûts associés à la conformité sera de 264 200 \$.

Total des coûts pour l'industrie canadienne

Le Règlement entraînera pour l'industrie des coûts de conformité estimés à 41 154 \$ par année et des frais administratifs estimés à 37 610 \$ par année. Le total des coûts pour l'industrie serait donc de 78 764 \$ par année, ce qui représente une réduction de 47 % par rapport au montant de 147 975 \$ par année qui était estimé dans le projet de règlement présenté dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2014 pour que l'industrie canadienne respecte les exigences réglementaires.

When a 7% discount rate is applied, the present value of all costs to industry, over the next 10 years, is estimated to be \$553,208. These expected costs to industry represent a very small fraction of the total costs of operating conveyances in Canada. Conveyance operators that will be affected by the Regulations have costs and revenues that are estimated to be over \$25 billion per year, and they transport millions of passengers every year. The Regulations are estimated to cost less than one thousandth of one percent of total operating costs for the transportation industry, or less than one cent per passenger. Therefore, the Regulations are not expected to have any significant impact on the competitiveness or profitability of Canadian conveyance operators.

Costs to international industry

The analysis above includes only Canadian-owned conveyance operators. The Public Health Agency of Canada estimates that 117 international companies operate 505 passenger conveyances in Canada at any time (most of which are airplanes); these conveyances will be subject to the Regulations. Foreign stakeholders advised the Agency through comment submissions that, in addition to ensuring compliance with the regulatory proposal for conveyances operating in Canada at any time, they will need to ensure compliance for all conveyances in their fleets to ensure scheduling flexibility for future travel or in case of disruptions, when one conveyance must be substituted for another. This would have extended the impact of the Regulations to thousands of conveyances worldwide. However, as per changes introduced since the version published in the *Canada Gazette*, Part I, in 2014, the foreign airplanes, ferries and most railways operating in Canada have only a single stop in Canada per trip for passengers to embark or disembark (for example a U.S. airline operating a flight to a Canadian destination and then returning to the United States), so they will not be subject to the routine sampling requirements of the Regulations. As a result, they are not expected to bear incremental costs associated with the Regulations. Foreign conveyance operators will remain subject to all other regulatory requirements, such as providing passengers with water that is free from contamination, taking measures to prevent contamination when loading and serving water, maintaining on-board potable water systems, and keeping or having access to records of corrective measures taken. No costs for these requirements have been estimated, since almost all operators already meet them as per the existing requirements of the PWRC and regulatory requirements in the jurisdictions where they are registered, or will be able to do so with few or no changes to existing procedures.

Si l'on applique un taux d'actualisation de 7 % pour les 10 prochaines années, la valeur actualisée de l'ensemble des coûts imposés à l'industrie serait de 553 208 \$. Les coûts prévus pour l'industrie représentent une très petite fraction de l'ensemble des coûts des exploitants de véhicules du Canada. Les exploitants de véhicules qui seront touchés par le Règlement ont des coûts et des revenus estimés à plus de 25 milliards de dollars par année, et ils transportent des millions de passagers annuellement. Le coût du Règlement est estimé à moins d'un millième de pour cent des coûts de fonctionnement totaux, ou moins d'un cent par passager. Par conséquent, le Règlement ne devrait pas avoir une incidence importante sur la compétitivité ou la rentabilité des exploitants de véhicules au Canada.

Coûts pour l'industrie à l'échelle internationale

L'analyse ci-dessus inclut uniquement les exploitants canadiens de véhicules. L'Agence de la santé publique du Canada estime que 117 compagnies étrangères exploitent 505 véhicules de passagers au Canada en tout temps (dont la plupart sont des aéronefs); ces véhicules seront visés par le Règlement. Les intervenants étrangers ont informé l'Agence, par voie de commentaires, qu'en plus de veiller à ce que les véhicules exploités au Canada en tout temps soient conformes au règlement proposé, ils devront veiller à ce que tous les véhicules de leurs parcs y soient conformes, afin d'assurer une souplesse en matière d'horaire pour les voyages futurs ou en cas d'interruptions de service, lorsqu'un véhicule doit être remplacé par un autre. Cela aurait fait en sorte que les répercussions du Règlement touchent des milliers de moyens de transport partout dans le monde. Toutefois, conformément aux modifications apportées depuis la version publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2014, les aéronefs, les traversiers et la plupart des lignes de chemin de fer d'exploitants étrangers ne font qu'une escale au pays par voyage pour permettre aux passagers d'embarquer ou de débarquer (par exemple une compagnie aérienne des États-Unis exploitant un vol vers une destination canadienne qui revient ensuite aux États-Unis). Par conséquent, ces exploitants de véhicules ne seront pas visés par les exigences du Règlement en matière des prélèvements réguliers. Ils ne devraient donc pas avoir à assumer de coûts supplémentaires liés à ce dernier. Les exploitants étrangers demeureront assujettis aux autres exigences du Règlement, y compris celles de fournir aux passagers de l'eau propre non contaminée, de prendre des mesures pour prévenir toute contamination lorsque l'eau est recueillie et servie, d'entretenir les réseaux d'alimentation en eau potable à bord des véhicules ainsi que de conserver ou de pouvoir consulter des registres sur les mesures correctives qui ont été prises. Les coûts liés à ces exigences n'ont pas été estimés étant donné que la plupart des

Operators of foreign conveyances that travel between two or more points in Canada in a single trip will be subject to all requirements of the Regulations, including routine water sampling and record-keeping provisions. This will affect most cruise ships operating in Canada as they travel between multiple points in Canada (for example making stops at several ports in the Maritimes or along Canada's Pacific coast). This analysis assumed that international cruise ship operators are already meeting requirements of the Regulations as per the requirements of the Public Health Agency of Canada's Cruise Ship Inspection Program,¹¹ which are harmonized with requirements of the U.S. Centers for Disease Control and Prevention (CDC) Vessel Sanitation Program.¹² Cruise ship operators are therefore not expected to bear any incremental costs to comply with the Regulations.

These regulatory requirements will also apply to a small number of trains that enter Canada from the United States and have multiple stops here. U.S. registered rail operators are not expected to bear any incremental costs to comply with the Regulations when operating in Canada, as they are already subject to comparable requirements under the U.S. Environmental Protection Agency's (EPA) *Federal Safe Drinking Water Act*, and other requirements set out by the EPA for individual operators through legally binding agreements known as Administrative Orders of Consent.

The Regulations are not expected to affect the decisions of international carriers to operate in the Canadian marketplace, to result in any noticeable impact on international ticket prices, or to have any impact on the scale of international conveyance operations in Canada.

exploitants étrangers y satisfont déjà en respectant les exigences du REPTC ainsi que les exigences réglementaires du pays où ils sont immatriculés, ou ils seront en mesure d'y satisfaire en apportant peu de changements à leurs procédures actuelles, voire aucun.

Les exploitants étrangers dont les véhicules voyagent entre deux points ou plus au Canada au cours d'un seul voyage seront visés par toutes les exigences du Règlement, y compris par les dispositions concernant les prélèvements réguliers d'eau et la tenue de registres. Cet élément aura des effets sur la plupart des exploitants de navires de croisière ayant des activités au Canada, car ils voyagent entre de nombreux endroits au Canada (par exemple ceux qui font des escales à plusieurs ports dans les Maritimes ou le long de la côte du Pacifique). Il a été supposé pour la présente analyse que les exploitants étrangers de navires de croisière respectent déjà les exigences du Règlement en respectant celles du Programme d'inspection des navires de croisière de l'Agence de la santé publique du Canada¹¹, qui sont harmonisées avec celles du Vessel Sanitation Program des Centers for Disease Control and Prevention (CDC) des États-Unis¹². Les exploitants de navires de croisière ne devraient donc pas avoir à assumer de coûts supplémentaires pour se conformer au Règlement.

Ces exigences réglementaires s'appliqueront également à un petit nombre de trains provenant des États-Unis qui font de multiples escales au Canada. On ne s'attend pas à ce que les exploitants ferroviaires enregistrés aux États-Unis subissent des coûts supplémentaires pour se conformer au Règlement dans le cadre de leurs activités au Canada, puisqu'ils sont déjà assujettis à des exigences similaires par la *Federal Safe Drinking Water Act* de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis, ainsi qu'aux autres exigences imposées par l'EPA aux exploitants individuels au moyen d'accords contraignants qu'ils appellent des « Administrative Orders of Consent ».

Le Règlement ne devrait pas influencer sur la décision des exploitants étrangers de mener des activités au Canada, puisqu'il n'entraînera aucun effet marqué sur le prix des billets de voyage international et n'aura aucune conséquence sur l'étendue des activités de transport international au Canada.

¹¹ Details about the Public Health Agency of Canada's Cruise Ship Inspection Program are available online at www.hc-sc.gc.ca/hl-vs/travel-voyage/general/ship-navire-eng.php.

¹² Details about the U.S. CDC Vessel Sanitation Program are available online at www.cdc.gov/nceh/vsp/.

¹¹ D'autres renseignements sur le Programme d'inspection des navires de croisière de l'Agence de la santé publique du Canada sont accessibles en ligne à l'adresse suivante : www.hc-sc.gc.ca/hl-vs/travel-voyage/general/ship-navire-fra.php.

¹² D'autres renseignements sur le Vessel Sanitation Program des CDC des États-Unis sont accessibles en ligne à l'adresse suivante : www.cdc.gov/nceh/vsp/ (en anglais seulement).

Costs to consumers

Consumers travelling on conveyances are not expected to be adversely impacted by the Regulations. Costs to conveyance operators will be small enough that any resulting costs passed on to consumers in the form of higher ticket prices are expected to be negligible.

Costs to Government

The federal government will incur negligible implementation costs associated with communicating with stakeholders about the Regulations. The federal government is already completing inspection and sampling activities and reporting back to conveyance operators, in line with the Regulations. Consequently, the new activities associated with the Regulations will be accommodated with existing resources and there will be no increase in workload for inspectors.

Benefits

The Regulations will maintain the objective of the PWRCC and are expected to benefit Canadians as described below.

Health benefits

It is expected that the increased water-sampling and record-keeping requirements outlined in the Regulations will lead to the improved safety of water used on conveyances in Canada, thereby reducing the risk of illness for the travelling public.

Canadians will benefit from improved public health standards related to water on conveyances, including those that have not yet implemented PWMPs. Specifically referencing the *E. coli* parameter of the Guidelines and requiring operators to take corrective measures and investigate any suspected or confirmed on-board water contamination will help mitigate risks associated with potable water supplied to passengers on board conveyances and help reduce public exposure to this pathogen. For travellers and the Canadian population, the Regulations are expected to contribute to reduced rates of gastrointestinal illness.

Gastrointestinal illness in Canada is a widespread problem that imposes significant costs on the medical system and on the productivity of Canadian workers. Precise estimates of the incidence of this illness or the burden to the health care system and the Canadian economy are difficult to obtain, since most cases of gastrointestinal illness do not receive treatment by a physician. Some studies suggest that for every case of gastrointestinal illness that is

Coûts pour les consommateurs

Le règlement proposé ne devrait avoir aucune conséquence négative pour les consommateurs qui voyagent à bord des véhicules. Les coûts pour les exploitants de véhicules seront tellement minimes que leur incidence potentielle sur le prix des billets de voyage devrait être négligeable pour les consommateurs.

Coûts pour le gouvernement

Le gouvernement fédéral assumera des coûts de mise en œuvre négligeables associés aux communications destinées aux intervenants à propos du Règlement. Le gouvernement fédéral effectue déjà des inspections et des prélèvements d'eau et présente des rapports aux exploitants de véhicules, ce qui correspond au Règlement. Par conséquent, les nouvelles activités associées au Règlement seront accomplies avec les ressources existantes sans charge de travail additionnelle pour les inspecteurs.

Avantages

Le Règlement préservera l'objectif du REPTC et devrait profiter aux Canadiens des façons qui suivent.

Avantages pour la santé

On s'attend à ce que les exigences en matière d'analyses et de tenue de registres renforcent l'innocuité de l'eau utilisée à bord des véhicules au Canada, ce qui réduira les risques de maladie pour le public voyageur.

Les Canadiens profiteront de normes de santé publique améliorées relativement à l'eau fournie par les exploitants de véhicules, notamment ceux qui n'ont pas encore adopté de PGEP. La mention du paramètre relatif à la bactérie *E. coli* établi dans les Recommandations et l'obligation imposée aux exploitants de prendre des mesures correctives et de mener une enquête en cas de contamination soupçonnée ou confirmée de l'eau à bord de véhicules aideront à réduire les risques associés à l'eau potable fournie aux passagers des véhicules et à réduire l'exposition du public à cette bactérie pathogène. Le Règlement devrait réduire la prévalence des maladies gastro-intestinales chez les voyageurs et la population canadienne.

Les maladies gastro-intestinales constituent un problème largement répandu au Canada qui engendre des coûts considérables pour le système de santé et influe sur le rendement des travailleurs canadiens. Il est difficile d'obtenir des estimations précises des conséquences de ces maladies sur le système de santé ou l'économie, car la plupart des cas ne reçoivent pas un traitement par un médecin. Certaines études suggèrent que pour chaque cas de

reported, there are over 300 unreported cases.¹³ The Public Health Agency of Canada estimates that Canadians experience an average of 1.3 episodes of gastrointestinal illness per person per year, for a total of 42 million cases per year in Canada.¹⁴ The Public Health Agency of Canada estimates that the economic costs of this illness may be about \$88 per case, for total economic costs of \$3.7 billion per year in Canada.

There is no information about the number of cases of gastrointestinal illness resulting from exposure to contaminated water on board conveyances, so it is not possible to precisely quantify and monetize the health benefits of reduced illness attributable to the Regulations. However, if even a small fraction of all gastrointestinal illnesses are related to water consumption on board conveyances, then the health benefits of the Regulations could be significant. For example, if the Regulations prevent even 1 out of every 20 000 cases of gastrointestinal illness in Canada, then the economic benefits will be approximately \$185,000 per year, based on the costs of illness reported by the Public Health Agency of Canada.

Benefits to industry

The Regulations are tailored to provide industry with the flexibility to adopt modern or new technology for potable water system design, construction and operation, including methods of disinfection and frequency of sampling and disinfection that suit conveyance operators' particular circumstances. The associated benefits are expected to reduce the cost of investment and the time needed for disinfection activities. The Regulations will complement the PWMPs that have already been developed and implemented by many Canadian conveyance operators.

Furthermore, vessel operators will no longer bear the administrative costs of submitting ships' potable water system plans to the Minister, which is a requirement of the PWRCC currently in place.

Benefits to Government

In addition to addressing the recommendation of the CESD, referencing the *E. coli* parameter of the Guidelines supports consistency with water regulations in Canadian

maladie gastro-intestinale déclaré, il y a plus de 300 cas non déclarés¹³. L'Agence de la santé publique du Canada estime qu'en moyenne, un Canadien est victime de 1,3 épisode de maladie gastro-intestinale par année, pour un total de 42 millions de cas par année au Canada¹⁴. L'Agence évalue les coûts de chaque cas à 88 \$, ce qui représente un fardeau économique de 3,7 milliards de dollars par année au Canada.

Comme il n'y a pas d'information sur le nombre de cas de maladie gastro-intestinale découlant de l'exposition à de l'eau contaminée à bord des véhicules, il est impossible de quantifier précisément les avantages pour la santé de la réduction du nombre de cas de maladie attribuable au Règlement et d'en établir la valeur pécuniaire. Cependant, même si seulement une petite fraction des maladies gastro-intestinales est liée à la consommation d'eau à bord des véhicules, les avantages du Règlement en matière de santé pourraient être importants. Par exemple, si le Règlement permet d'éviter ne serait-ce qu'un seul cas de maladie gastro-intestinale sur 20 000 au Canada, cela engendrera des économies d'environ 185 000 \$ par année, selon les coûts liés à la maladie estimés par l'Agence de la santé publique du Canada.

Avantages pour l'industrie

Le Règlement permettrait à l'industrie d'adopter des technologies plus modernes en matière de conception, de fabrication et d'utilisation des réseaux d'alimentation en eau potable, y compris en ce qui concerne les méthodes de désinfection et la fréquence des prélèvements d'eau et de la désinfection convenant à leurs besoins. Cela devrait réduire le temps requis pour effectuer les activités de désinfection et les coûts associés à celles-ci. Le Règlement complétera les PGEP déjà élaborés et mis en œuvre par de nombreux exploitants de véhicules canadiens.

En outre, les exploitants de bâtiments n'auront plus à assumer les coûts administratifs liés à la soumission au ministre des plans des réseaux d'alimentation en eau potable des bâtiments à passagers, une exigence du REPTC qui est actuellement en place.

Avantages pour le gouvernement

En plus de donner suite à la recommandation du CEDD, la mention du paramètre relatif à la bactérie *E. coli* établi dans les Recommandations soutient la comparabilité avec

¹³ Majowicz et al., "Estimating the under-reporting rate for infectious gastrointestinal illness in Ontario," in *Canadian Journal of Public Health*, May 2005.

¹⁴ Thomas et al., "Burden of acute gastrointestinal illness in Canada, 1999–2007: Interim summary of NSAGI activities," *Canada Communicable Disease Report*, May 2008, Volume 34, Number 05.

¹³ Majowicz et coll., « Estimating the under-reporting rate for infectious gastrointestinal illness in Ontario », *Revue canadienne de santé publique*, mai 2005.

¹⁴ Thomas et coll., « Le fardeau des maladies gastro-intestinales aiguës au Canada, 1999-2007 : résumé provisoire des activités relatives à l'ENMGA », *Relevé des maladies transmissibles au Canada*, mai 2008, volume 34, numéro 05.

provinces and territories that also use the Guidelines to inform their respective water regulations.

“One-for-One” Rule

As noted above, the Regulations are expected to result in an increase in administrative costs to Canadian industry of \$37,610 per year. Assuming that 2016 is the first year in which administrative costs will be imposed as a result of these Regulations, the total present value costs, discounted at 7% per year, of these Regulations over the 10-year period from 2016 to 2025 will be \$264,156. This is considered the “IN” under the “One-for-One” Rule.

On the day of their coming into force, the Regulations will repeal and replace the PWRCC. The repeal of the PWRCC will offset the implementation of the Regulations, satisfying the second element of the “One-for-One” Rule that requires a regulator to remove a regulation each time they introduce a new regulation that imposes new administrative burden on business.

Small business lens

The total costs to small businesses associated with the Regulations are beneath the threshold for the small business lens and are not disproportionately high compared to costs borne by larger businesses. Consequently, the small business lens does not apply.

The total costs to small business resulting from the Regulations (both compliance and administrative) are estimated to be just under \$3,300 per year.

Costs associated with the Regulations are dependent upon the number of conveyances owned by each operator and their sampling and disinfection practices. Individual small businesses will have lower costs, because they operate fewer conveyances, but their costs per conveyance will be comparable to the costs for larger businesses (and dependent on the frequencies of sampling and disinfection practices, which may be selected by operators as per the Schedule, depending on operational requirements). Therefore, the Regulations will not impose costs on small businesses that are disproportionate relative to the costs for larger conveyance operators.

Consultation

The need for modernized regulatory requirements to mitigate public health risks associated with potable water provided to passengers on board conveyances was discussed

les règlements sur l'eau potable des provinces et des territoires du Canada qui s'inspirent des Recommandations.

Règle du « un pour un »

Comme il a été mentionné précédemment, le Règlement devrait entraîner une hausse des frais administratifs pour l'industrie canadienne de l'ordre de 37 610 \$ par année. En supposant que les frais administratifs découlant de l'application de ce règlement soient engagés pour la première fois en 2016, les coûts totaux, actualisés à 7 % par année, attribuables au Règlement pour la période de 10 ans allant de 2016 à 2025 s'élèveront à 264 156 \$. Il s'agit de la portion « AJOUT » en vertu de la règle du « un pour un ».

À son entrée en vigueur, le Règlement abrogera et remplacera le REPTC. L'abrogation du REPTC contrebalancera l'adoption du règlement proposé, comme l'exige le second élément de la règle du « un pour un », qui veut qu'un organisme de réglementation élimine un règlement chaque fois qu'il en introduit un nouveau qui impose un fardeau administratif aux entreprises.

Lentille des petites entreprises

Le total des coûts qu'engendrerait le Règlement pour les petites entreprises est inférieur au seuil prévu pour la lentille des petites entreprises, et ces coûts ne seront pas démesurément élevés par rapport aux coûts imposés aux plus grandes entreprises. Par conséquent, la lentille des petites entreprises ne s'applique pas.

Le total des coûts qu'engendrerait le Règlement pour les petites entreprises (conformité et frais administratifs) est estimé à un peu moins de 3 300 \$ par année.

Les coûts associés au Règlement peuvent varier selon le nombre de véhicules que possède l'exploitant ainsi que les pratiques de prélèvement d'eau et de désinfection. Les petites entreprises verront leurs coûts diminuer parce qu'elles ont moins de véhicules, mais leurs coûts par véhicule seront comparables aux coûts pour les grandes entreprises et dépendront de la fréquence des activités de prélèvement d'eau et de désinfection, laquelle est au choix de l'exploitant de véhicules conformément à l'annexe selon les besoins opérationnels. Par conséquent, le Règlement n'imposera pas aux petites entreprises des coûts démesurément élevés par rapport aux coûts imposés aux exploitants de véhicules de plus grande taille.

Consultation

Le besoin d'exigences réglementaires modernes pour la réduction des risques de santé publique associés à l'eau potable fournie aux passagers des véhicules fait l'objet de

for many years by the conveyance industry as well as the federal government and international partners.

Pre-consultations

Health Canada held discussions with stakeholders and partners during the development of the Regulations.

Industry

Health Canada held preliminary consultations with conveyance industry stakeholders during two days in October 2011. The first day was held with representatives from the airline industry, including representatives from industry associations and flight kitchens. The second day included representatives from rail, ferry, cruise ship and small vessel companies and industry associations. During these meetings, Health Canada outlined its intentions to proceed with modernizing the PWRCC in line with recognized Canadian and international standards.

Overall, industry showed support for the initiative and expressed the view that the adoption of standards consistent with other regulatory authorities would be very beneficial in order for the industry to remain competitive. There was also strong support for performance-based regulations rather than prescriptive provisions that do not give the industry the flexibility to adopt new technologies as they arise.

In January 2013, Health Canada met with airline, rail, bus, cruise ship, and ferry associations and conveyance operators to present the requirements of proposed Regulations and solicit feedback. In general, industry stakeholders were very supportive of the proposed Regulations, including the flexibility to adopt disinfection processes and technologies that are results-based. Some issues were raised during the consultations. Below is a summary of the key comments as well as the Public Health Agency of Canada's response, which was reflected in the regulatory proposal published in the *Canada Gazette*, Part I, in May 2014.

- The airline and rail industries noted that the projected costs of water sampling to industry under the proposed Regulations were underestimated. The costs were subsequently adjusted to include labour and courier costs and are reflected in the cost-benefit statement above.
- The airline and rail industries were concerned with the record-keeping requirements to document source water and time of uploading water onto aircraft. In

discussions depuis plusieurs années au sein de l'industrie du transport de passagers, du gouvernement fédéral et des partenaires internationaux.

Consultations préalables

Santé Canada a tenu des discussions avec les intervenants et les partenaires pendant l'élaboration du Règlement.

Industrie

En octobre 2011, Santé Canada a tenu une séance de consultation préliminaire de deux jours avec des intervenants de l'industrie du transport de passagers. La première journée visait à réunir des représentants du secteur aérien, y compris des représentants des associations de l'industrie et des cuisines de l'air, et la deuxième, des représentants d'entreprises ferroviaires, de traversiers, de navires de croisières et de petits navires ainsi que d'associations de l'industrie. Lors de ces rencontres, Santé Canada a expliqué son intention de moderniser le REPTC en fonction des normes reconnues au Canada et à l'échelle internationale.

Globalement, l'industrie s'est montrée en faveur de l'initiative. Les représentants ont indiqué que, selon eux, l'adoption de normes harmonisées aux autres instruments réglementaires serait très avantageuse pour la compétitivité de l'industrie. Ils étaient aussi fortement en faveur d'une réglementation fondée sur le rendement plutôt que de dispositions normatives qui ne donneraient pas à l'industrie la souplesse nécessaire pour adopter de nouvelles technologies.

En janvier 2013, Santé Canada a rencontré des associations et des exploitants de véhicules (des secteurs aérien, ferroviaire, des autocars, des navires de croisière et des traversiers) pour leur présenter les exigences d'un règlement proposé et obtenir leurs commentaires. Dans l'ensemble, les intervenants de l'industrie appuyaient fortement le règlement proposé, en particulier la souplesse accordée par ce dernier pour l'adoption de technologies et de processus de désinfection axés sur les résultats. Certains problèmes ont toutefois été soulevés pendant les consultations et sont résumés ci-après, accompagnés de la réponse à ceux-ci de l'Agence de la santé publique du Canada, qui cadrait avec le projet de règlement publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, en mai 2014.

- Les secteurs du transport aérien et ferroviaire ont indiqué que les coûts prévus des prélèvements pour l'industrie en vertu du règlement proposé avaient été sous-estimés. Les coûts ont donc été corrigés en prenant en considération la main-d'œuvre et les services de messagerie. Ces chiffres apparaissent dans l'énoncé des coûts

response to these concerns, the proposal was revised so that industry is required to have a record of the date, place and source of water being loaded on board a conveyance, but not the time. The Public Health Agency of Canada reiterated that industry will not be required to implement brand new record-keeping systems, and the Agency revised the proposed Regulations to remove the requirement that records be available on board conveyances. Rather, the revised proposal required conveyance operators to ensure that records are made accessible for examination upon request (e.g. for the purposes of an inspection or an investigation of potential public health risk associated with the water supply).

- Some airline and rail stakeholders also raised concerns about the frequency of sampling required, suggesting this would be logistically challenging. Given the risks and the flexibility offered in the proposal with disinfection technology, routine water sampling based on risk is required to help ensure the water supply remains safe from a public health perspective. Therefore, the proposed Regulations were not changed at the time.

Other Canadian jurisdictions

Transport Canada and the Labour Program of Employment and Social Development Canada (formerly Human Resources and Skills Development Canada) have been consulted throughout the regulatory process and are supportive of the Regulations.

During the summer and fall of 2011, the regulatory proposal was presented to the Council of Chief Medical Officers of Health (CCMOH), which represents all provincial and territorial public health authorities. Health Canada also held informal discussions with provincial and territorial partners. There was general support for the proposal among the CCMOH and the provincial and territorial partners.

Consultation on proposed Regulations in the Canada Gazette, Part I, 2014

The proposed Regulations and the accompanying Regulatory Impact Analysis Statement were republished in the

et des avantages qui se trouve dans les pages précédentes.

- Les représentants des secteurs aérien et ferroviaire s'inquiétaient des exigences relatives à la tenue de registres sur la source de l'eau et l'heure de remplissage des réservoirs d'eau potable des véhicules. La proposition a été modifiée pour que l'industrie soit obligée de consigner la source de l'eau ainsi que la date et le lieu du remplissage, mais non pas l'heure de ce dernier. L'Agence de la santé publique du Canada a confirmé que l'industrie n'aurait pas à adopter des systèmes de tenue de registres complètement nouveaux et elle a retiré du règlement proposé l'exigence selon laquelle les registres devaient être disponibles à bord des véhicules. La proposition révisée exige plutôt que les exploitants de véhicules soient en mesure de fournir les registres pour examen sur demande (par exemple aux fins d'une inspection ou d'une enquête de santé publique liée à l'eau).
- Certains transporteurs ferroviaires et aériens ont aussi exprimé des réserves quant à la fréquence des prélèvements qui, selon eux, exigerait une logistique complexe. En raison des risques associés à la technologie de désinfection et à la souplesse offerte en la matière dans la présente proposition, les prélèvements réguliers d'eau fondés sur le risque sont nécessaires pour que l'approvisionnement en eau demeure sécuritaire sur le plan de la santé publique. Par conséquent, le projet de règlement n'a pas été modifié à ce moment.

Autres autorités canadiennes

Transports Canada et le Programme du travail d'Emploi et Développement social Canada (anciennement Ressources humaines et Développement des compétences Canada) ont été consultés pendant l'élaboration du Règlement et ils appuient ce dernier.

Au cours de l'été et de l'automne 2011, le projet de règlement a été présenté au Conseil des médecins hygiénistes en chef (CMHC), qui représente tous les responsables provinciaux et territoriaux de la santé publique. Santé Canada a aussi tenu des discussions informelles avec ses partenaires provinciaux et territoriaux. Ces échanges lui ont permis de constater un soutien généralisé au projet, tant de la part des membres du CMHC que du côté des partenaires provinciaux et territoriaux.

Consultations sur le règlement proposé dans la Partie I de la Gazette du Canada en 2014

Le règlement proposé et le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation ont été publiés dans la Partie I de la

Canada Gazette, Part I,¹⁵ followed by a 75-day public comment period from May 10, 2014, to July 24, 2014. During the comment period, the Public Health Agency of Canada reached out to industry stakeholders, the CCMOH, other Canadian health and transportation authorities as well as international partners to provide information on the proposal and discuss how the proposed Regulations would be implemented. The Agency received 18 letters with comments and suggestions during the public comment period from the following sectors: Canadian and international conveyance industry operators and associations, public health authorities, and federal government representatives. Overall, most stakeholders expressed support for the regulatory objectives and suggested that modernizing the PWRCC is overdue. Other stakeholder comments on the proposal related to flexibility and cost, technical clarifications, and redundancy for foreign operators. Comments are summarized below along with responses from the Agency.

Flexibility and cost

In general, there was support for the flexibility provided for operators to select appropriate methods of disinfection based on their operational requirements, and allowing industry to adopt new technologies as they arise. There were some comments requesting additional options for water sampling frequency and testing sites. The Public Health Agency of Canada revised the Schedule's sampling sites to ensure its applicability for conveyances with different water system configurations on board. The added flexibility for routine sampling is intended to alleviate some industry concerns about the costs of implementing the proposed Regulations, while ensuring on-board water systems remain safe through the regular disinfection and analysis of water supplies.

One stakeholder noted that the proposed Regulations would not allow operators to bring jugs of water, tea or coffee on board for service to passengers, which is a common practice for aircraft and rail operators. The Public Health Agency of Canada added a new provision to allow operators to carry water on board in a small container, provided it is a refillable container that is readily moveable by one person, and is constructed, maintained, stored, moved and handled to help prevent contamination.

¹⁵ *Canada Gazette*, 2014. <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2014/2014-05-10/html/reg2-eng.php>.

*Gazette du Canada*¹⁵. Cette publication a été suivie d'une période de consultation publique de 75 jours, qui s'est déroulée du 10 mai au 24 juillet 2014. Durant cette période, l'Agence de la santé publique du Canada a établi un dialogue avec les intervenants de l'industrie, le CMHC, d'autres organismes canadiens des secteurs de la santé et des transports ainsi que des partenaires internationaux afin de leur fournir de l'information sur le projet de règlement et de discuter de la façon dont celui-ci serait mis en œuvre. L'Agence a reçu 18 lettres contenant des commentaires et des suggestions des secteurs suivants : associations et exploitants canadiens et étrangers de l'industrie du transport de passagers, autorités de santé publique et représentants du gouvernement fédéral. En général, les intervenants ont appuyé les objectifs du Règlement et ont laissé entendre que la modernisation du REPTC avait déjà trop tardé. Les autres commentaires des intervenants portaient sur les aspects suivants : souplesse et coûts, éclaircissements techniques et chevauchement des exigences réglementaires pour les exploitants étrangers. Les commentaires sont résumés ci-après et accompagnés des réponses de l'Agence.

Souplesse et coûts

Dans l'ensemble, les intervenants étaient en faveur de la souplesse permettant aux exploitants de véhicules de choisir les méthodes appropriées de désinfection selon leurs besoins opérationnels et de recourir aux nouvelles technologies. Certains ont demandé que soient offertes d'autres options concernant la fréquence des prélèvements d'eau et les sites de prélèvement. L'Agence de la santé publique du Canada a apporté des modifications aux sites de prélèvement figurant dans l'annexe afin que celle-ci puisse s'appliquer aux différentes configurations de réseaux d'alimentation en eau à bord des véhicules. La plus grande souplesse offerte pour les prélèvements réguliers vise à permettre d'atténuer certaines préoccupations de l'industrie concernant le coût de la mise en œuvre du règlement proposé tout en assurant la sûreté des réseaux d'alimentation en eau potable à bord grâce à des activités régulières de désinfection et d'analyse des réserves d'eau.

Un des intervenants a souligné que le règlement proposé ne permettait pas aux exploitants de véhicules d'utiliser des pichets d'eau, des théières ou des cafetières à bord pour effectuer le service aux passagers, alors qu'il s'agit d'une pratique courante dans les aéronefs et les lignes ferroviaires. L'Agence a donc ajouté une disposition pour permettre aux exploitants de véhicules de servir de l'eau au moyen d'un petit contenant d'eau potable, pourvu qu'il s'agisse d'un contenant réutilisable pouvant être déplacé facilement par une personne et qu'il soit conçu, entretenu,

¹⁵ *Gazette du Canada*, 2014. <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2014/2014-05-10/html/reg2-fra.php>.

The Public Health Agency of Canada also reviewed the record-keeping provisions. The cost to record every water upload was a significant concern to several stakeholders. The Public Health Agency of Canada replaced that requirement with a performance-based requirement for operators to maintain a record about investigations into any suspected or confirmed contamination of water on board, and to take measures to address the source of contamination. The Public Health Agency of Canada clarified the requirements regarding water supplies that can be loaded onto conveyances, and revised the requirement to keep records accessible from 36 months to 12 months, to align with international industry requirements. This will not compromise public health investigations into suspected risks undertaken by operators or the Public Health Agency of Canada, since such investigations would be completed within days or weeks. The Public Health Agency of Canada did not revise the cost-benefit analysis to add training costs related to the proposed Regulations, as suggested by two commenters. Operators are already subject to staff training costs associated with the PWRCC, and after negligible costs to all operators to understand the new requirements, significant incremental training costs associated with the Regulations are not anticipated.

Technical clarifications

The Public Health Agency of Canada clarified some technical requirements of the Regulations by simplifying the requirements for the labelling of water systems, revising the definition for contamination, adding a definition for disinfection, and clarifying circumstances that would require sampling beyond routine sampling (i.e. in the cases of suspected or confirmed contamination, and before a new system is placed into operation). The Public Health Agency of Canada also clarified the requirements for what supplies of water could be served to passengers on board, and revised requirements for vessels that produce potable water on board to align with requirements in place for cruise ships operating internationally.

Some stakeholders suggested that the water sampling and monitoring requirements of the proposed Regulations should be expanded to address the chemical parameters of on-board water supplies. However, passenger

conservé, déplacé et manipulé pour aider à prévenir toute contamination.

L'Agence de la santé publique du Canada a également examiné les dispositions concernant la tenue de registres. Le coût lié à la consignation de chaque chargement d'eau constituait une préoccupation importante pour plusieurs intervenants. L'Agence a remplacé cette exigence par une exigence axée sur le rendement visant à ce que les exploitants de véhicules tiennent un registre des enquêtes réalisées sur les contaminations présumées ou confirmées de l'eau à bord et prennent des mesures pour éliminer la source de la contamination. Elle a clarifié les exigences concernant les approvisionnements en eau des véhicules et modifié l'exigence concernant la durée de conservation des registres, qui passe de 36 à 12 mois, afin qu'elle cadre avec les exigences de l'industrie à l'échelle internationale. Ce changement ne réduira pas l'efficacité des enquêtes sur la santé publique liées à des risques présumés qui sont réalisées par les exploitants de véhicules ou l'Agence, car ces enquêtes seront effectuées en quelques jours ou semaines. L'Agence n'a pas modifié l'analyse coûts-avantages afin d'y ajouter les coûts de formation liés au règlement proposé, comme le suggéraient deux intervenants dans leurs commentaires. Les exploitants de véhicules doivent déjà assumer des coûts de formation en vertu du REPTC, et bien que des coûts négligeables puissent être associés à la compréhension des nouvelles exigences, on ne s'attend pas à ce que le Règlement entraîne des coûts de formation supplémentaires importants.

Éclaircissements techniques

L'Agence de la santé publique du Canada a clarifié certaines exigences techniques du Règlement en simplifiant les exigences en matière d'étiquetage des réseaux d'alimentation en eau potable, en modifiant la définition de « contamination », en ajoutant la définition de « désinfection » et en précisant les situations qui exigent des prélèvements autres que ceux prévus aux prélèvements réguliers (c'est-à-dire dans les cas de contamination présumée ou confirmée ou avant la mise en fonction d'un nouveau réseau d'alimentation en eau potable). L'Agence a aussi précisé les exigences concernant quelles réserves d'eau peuvent être servies aux passagers à bord et a révisé les exigences s'appliquant aux bâtiments qui produisent de l'eau potable à bord afin qu'elles cadrent avec les exigences en vigueur pour les navires de croisière menant des activités à l'échelle internationale.

Certains intervenants étaient d'avis que les exigences du règlement proposé concernant les prélèvements d'eau et la surveillance devraient être élargies pour comprendre les paramètres chimiques des réserves d'eau à bord.

conveyances are not equivalent to community water systems, which require more stringent routine water monitoring because users may be exposed to potable water from community water systems over a period of years. As per the *Guidelines for Canadian Drinking Water Quality*, chemical and radiological substances may be found in some drinking water supplies, but these are generally only a concern if they are present above guideline levels and there is exposure over the longer term. Travellers typically have a limited exposure time to water supplied on passenger conveyances, ranging from hours to a few days. The greatest risk associated with water supplied to passengers on board conveyances is therefore from acute exposure to microbiological contamination, which is why the routine sampling targets *E. coli*. Note that any time contamination is suspected or confirmed, whether it is microbiological, chemical, physical or radiological, the Regulations require operators to respond and disinfect, decontaminate, repair or replace the water system.

Redundancy for foreign operators

Several foreign stakeholders raised concerns with Canada's jurisdiction to regulate international operators, and possible redundancy with other international requirements. For example, foreign airlines are already subject to requirements for potable water in the jurisdictions where they are registered. In the United States, airlines are subject to the Environmental Protection Agency's *Aircraft Drinking Water Rule* and European airlines must adhere to the European Union's Directive on the quality of water intended for human consumption (98/83/EC). Other airlines adhere to industry standards, such as the International Air Transport Association (IATA) drinking water standards.

The Public Health Agency of Canada reviewed all proposed regulatory requirements in light of concerns raised by foreign stakeholders. The vast majority of foreign operators are already subject to routine water sampling requirements in their home jurisdictions. For example, fewer than 4% of all flights in Canada are arriving from or departing for countries that are not covered by Canadian,

Toutefois, les réseaux d'alimentation en eau potable des véhicules de passagers sont différents des systèmes d'approvisionnement en eau des collectivités, qui nécessitent une surveillance courante de l'eau plus rigoureuse parce que les utilisateurs de ces réseaux sont exposés à l'eau pendant des années. Selon les *Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada*, il est possible de trouver des substances chimiques et radiologiques dans certaines réserves d'eau potable, mais généralement celles-ci ne sont préoccupantes que si leur concentration dépasse les niveaux recommandés et que les personnes y sont exposées pendant plusieurs années. Habituellement, les voyageurs sont exposés pendant une courte période à l'eau fournie dans les véhicules, soit de quelques heures à quelques jours. Le plus grand risque associé à l'eau potable fournie aux passagers à bord des véhicules est donc l'exposition aiguë à des contaminants microbiologiques, raison pour laquelle les prélèvements réguliers ciblent la bactérie *E. coli*. Il est à noter que lorsqu'une contamination est présumée ou confirmée, qu'il s'agisse d'un contaminant microbiologique, chimique, physique ou radiologique, le Règlement oblige les exploitants de véhicules à intervenir et à désinfecter, décontaminer, réparer ou remplacer le réseau d'alimentation en eau potable.

Chevauchement des exigences réglementaires pour les exploitants étrangers

Plusieurs intervenants étrangers ont fait part de leurs préoccupations concernant le pouvoir du Canada de réglementer les exploitants étrangers et le chevauchement possible des exigences d'autres pays. Par exemple, les compagnies aériennes étrangères sont déjà assujetties à des exigences concernant l'eau potable dans les pays où elles sont immatriculées. Aux États-Unis, les compagnies aériennes sont assujetties à l'*Aircraft Drinking Water Rule* de l'Environmental Protection Agency, et celles de l'Union européenne doivent respecter la Directive relative à la qualité des eaux destinées à la consommation humaine de l'Union européenne (98/83/CE). D'autres compagnies aériennes respectent les normes de l'industrie, comme les normes sur la qualité de l'eau potable de l'Association du transport aérien international (IATA).

L'Agence de la santé publique du Canada a examiné toutes les exigences réglementaires proposées à la lumière des préoccupations soulevées par les intervenants étrangers. La grande majorité des exploitants étrangers doivent déjà se soumettre aux exigences en matière de prélèvement du pays où ils sont établis. Par exemple, moins de 4 % des vols au Canada arrivent de pays ou partent vers des pays

U.S. or European requirements for water on aircraft.¹⁶ Many of these flights are operated by airlines within IATA, and operators follow IATA's voluntary guidelines for water handling and operating on-board potable water systems, including routine water sampling.

To reduce duplication, burden and cost for the majority of foreign air carriers operating in Canada, the Agency revised the proposal by removing the requirement for foreign operators of conveyances that have only a single stop in Canada per trip from the routine water sampling and associated record-keeping requirements of the Regulations. Provisions related to safe water supplies, potable water systems, water quality, water quantity, water handling, disinfection, corrective measures and follow-up will continue to apply to all operators of passenger conveyances in Canada, whether they are Canadian or foreign. The Public Health Agency of Canada will retain the authority to take water samples and complete public health inspections and investigations on board all passenger conveyances operating in Canada within federal jurisdiction.

Stakeholder recommendations adopted

The feedback received from stakeholders was carefully considered by the Public Health Agency of Canada. Recommendations to improve the Regulations that were submitted by stakeholders following publication in the *Canada Gazette*, Part I, in 2014, and adopted by the Agency include the following.

Revisions that impact flexibility and cost

- Introducing flexibility to serve water brought on board in small containers, in addition to water provided from an on-board potable water system, or as prepackaged water and ice.
- Reducing the period that records need to be kept and accessible from 36 to 12 months.

qui ne sont pas visés par les exigences du Canada, des États-Unis ou de l'Union européenne concernant l'eau fournie à bord des aéronefs¹⁶. Bon nombre de ces vols sont exploités par des compagnies aériennes membres de l'IATA, et les exploitants respectent les lignes directrices volontaires de l'IATA en matière de manutention de l'eau et de réseaux d'alimentation en eau potable à bord, y compris concernant les prélèvements périodiques d'eau.

Afin de réduire le chevauchement, le fardeau et les coûts pour la majorité des exploitants étrangers ayant des activités au Canada, l'Agence a révisé le projet de règlement en dispensant les exploitants étrangers dont les voyages au Canada ne comprennent qu'une escale des exigences d'effectuer des prélèvements réguliers et de tenir un registre connexe. Les dispositions portant sur l'approvisionnement sûr en eau potable, les réseaux d'alimentation en eau potable, la qualité de l'eau, la quantité d'eau, la manutention de l'eau, la désinfection, les mesures correctives et les suivis continueront de s'appliquer à l'ensemble des exploitants de véhicules de passagers ayant des activités au Canada, qu'ils soient canadiens ou étrangers. L'Agence de la santé publique du Canada conservera le pouvoir d'effectuer des prélèvements d'eau, des inspections et des enquêtes de santé publique à bord de tous les véhicules de passagers exploités au Canada et assujettis aux lois fédérales.

Recommandations des intervenants ayant été adoptées

Les commentaires obtenus des divers intervenants ont été soigneusement examinés par l'Agence de la santé publique du Canada. Les recommandations visant à améliorer le Règlement qui ont été présentées par les intervenants après sa publication en 2014 dans la Partie I de la *Gazette du Canada* puis adoptées par l'Agence comprennent celles qui suivent.

Révisions ayant des effets sur la souplesse et les coûts

- Permettre de servir, en plus de l'eau provenant d'un réseau d'alimentation en eau potable se trouvant à bord ainsi que de l'eau et de la glace préemballées, de l'eau amenée à bord dans de petits contenants.
- Réduire la période durant laquelle les registres doivent être conservés et accessibles, en la faisant passer de 36 à 12 mois.

¹⁶ Statistics Canada. 2012. *Distribution of aircraft movements at airports with NAV CANADA towers and flight service stations, by type of operation* (Text table 2 — Air Carriers), <http://www.statcan.gc.ca/pub/51-209-x/2011001/t017-eng.htm>.

¹⁶ Statistique Canada (2012). *Distribution de mouvements d'aéronefs selon le type d'exploitation, pour les aéroports avec tour de contrôle ou station d'information de vol de NAV CANADA* (Tableau explicatif 2 — Transporteurs aériens) : <http://www.statcan.gc.ca/pub/51-209-x/2011001/t017-fra.htm>.

- Revising sampling sites for conveyances subject to routine sampling to ensure applicability for conveyances with different configurations.
- Adding flexibility for operators to select a water sampling frequency that meets operational requirements and links to frequency of flushing and disinfection activities.

Technical clarifications

- Introducing a definition for disinfection while maintaining performance-based disinfection requirements that can evolve over time as new technologies are introduced.
- Clarifying the definition for contamination to align more closely with accepted definitions for potable water as per the *Guidelines for Canadian Drinking Water Quality*.
- Clarifying requirements for water supplies, so that operators can select an appropriate potable water supply and take measures to ensure that water is free from contamination at the time it is taken from the supply, and handled to prevent contamination during loading and when on board.
- Revising the requirements for vessels that produce potable water on board to align them with requirements in place for cruise ships operating internationally.
- Simplifying labelling requirements for on-board potable water systems while maintaining the requirement that potable water systems be clearly distinguishable from other systems on board in order to prevent contamination.
- Clarifying requirements for when systems must be flushed and disinfected before being placed into operation or after they are returned to operation, and when verification sampling of the water supply is required.
- Replacing requirements for operators to keep records of all water upload activities with requirement for a plan or process allowing them to trace back possible contamination and take appropriate measures to mitigate potential public health risks.

Revisions that impact foreign carriers

- Clarifying the regulatory scope to exclude conveyances travelling through Canada without stopping.

- Revoir les sites de prélèvement pour les véhicules visés par les prélèvements réguliers pour veiller à ce que les exigences puissent être appliquées aux véhicules de différentes configurations.
- Fournir aux exploitants de véhicules la souplesse de choisir la fréquence de prélèvement de l'eau respectant les besoins opérationnels et cadrant avec la fréquence des activités de purge et de désinfection.

Éclaircissements techniques

- Ajouter une définition du terme « désinfection », tout en maintenant les exigences de désinfection axées sur le rendement, qui peuvent évoluer au fil du temps avec l'apparition de nouvelles technologies.
- Préciser la définition du terme « contamination » afin qu'elle corresponde davantage avec les définitions acceptées pour l'eau potable selon les *Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada*.
- Clarifier les exigences concernant l'approvisionnement en eau, afin que les exploitants de véhicules prennent des mesures pour s'assurer que l'eau est exempte de contaminants au moment de l'approvisionnement et est manipulée de manière à prévenir la contamination lorsque l'eau est recueillie et à bord du véhicule.
- Modifier les exigences s'appliquant aux bâtiments qui produisent de l'eau potable à bord afin qu'elles cadrent avec les exigences en vigueur pour les navires de croisière ayant des activités à l'échelle internationale.
- Simplifier les exigences en matière d'étiquetage des réseaux d'alimentation en eau potable, tout en maintenant l'exigence visant à ce que ces réseaux puissent facilement être distingués des autres systèmes à bord afin de prévenir la contamination.
- Préciser les exigences quant aux situations où les réseaux d'alimentation en eau potable doivent être purgés et désinfectés avant d'être mis en service ou après avoir été remis en service et où un prélèvement de vérification de l'eau est nécessaire.
- Remplacer l'obligation pour les exploitants de véhicules de tenir un registre des activités visant à recueillir l'eau par celle de disposer d'un plan ou d'un processus leur permettant de tracer en amont la source possible de contamination et de prendre des mesures adéquates pour atténuer les risques potentiels pour la santé publique.

Révisions ayant une incidence sur les exploitants étrangers

- Préciser la portée du Règlement afin que les véhicules qui passent au Canada sans y faire escale n'y soient pas assujettis.

- Removing requirements for operators of foreign conveyances with a single stop in Canada per trip to conduct routine water sampling and associated record-keeping.

Overall, stakeholders have been supportive of the objectives of this regulatory proposal, and have expressed constructive comments that have informed many of the specific approaches and requirements. Revisions as they are presented above would result in a substantial reduction in the qualitative regulatory burden for stakeholders compared to that as originally presented in the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part I, in 2014, while maintaining the public health and safety objectives of the proposal.

Consultations on proposed Regulations in the Canada Gazette, Part I – 2015

Given the technical nature and extent of revisions to the regulatory proposal in consideration of comments received during the prepublication in the *Canada Gazette*, Part I, in 2014, a revised version was published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 20, 2015, for a 75-day public review period. This allowed stakeholders to see how the regulatory proposal evolved from previous versions and how comments received from stakeholders were incorporated. During the comment period in 2015, the Agency contacted industry, health and transportation authorities, as well as international partners to advise them of the opportunity to review the proposed Regulations and submit comments to the Agency for consideration. Three information sessions (via webinar) were held with Canadian industry stakeholders in July and August 2015. These sessions were well attended, and the 20 participants represented all major Canadian conveyance operators and industry associations, as well as several small- and medium-size industry stakeholders. The Agency also delivered presentations at industry forums and held follow up calls and email exchanges with interested parties.

The Agency received nine submissions with comments and suggestions during the *Canada Gazette*, Part I, 2015 public comment period from the following sectors: Canadian industry operators and association (3), foreign operators and associations (4), provincial health authorities (1) and water disinfection companies (1). Overall, the comments were very supportive of the proposed Regulations and validated the revisions completed since 2014. Conveyance industry stakeholders recognized and

- Soustraire les exploitants étrangers dont les véhicules n'effectuent qu'une escale au Canada par voyage aux exigences de prélèvement régulier d'eau et de tenue d'un registre connexe.

En général, les intervenants ont exprimé leur soutien aux objectifs du projet de règlement et ont formulé des commentaires constructifs qui ont permis d'orienter plusieurs approches et exigences précises. Les révisions susmentionnées entraîneraient une réduction qualitative importante du fardeau associé à la réglementation pour les intervenants comparativement à celui du projet de règlement original qui a été présenté en 2014 dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, tout en maintenant les objectifs en matière de santé et de sécurité publiques du règlement proposé.

Consultations sur le règlement proposé dans la Partie I de la Gazette du Canada – 2015

En raison de l'étendue et de la nature technique des modifications apportées au règlement proposé en fonction des commentaires reçus pendant la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2014, une version révisée a été publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 20 juin 2015 pour une période d'examen public de 75 jours. Les intervenants ont pu ainsi voir comment la proposition réglementaire avait évolué depuis les dernières versions et comment leurs commentaires y avaient été intégrés. Durant la période de commentaires de 2015, l'Agence a communiqué avec les autorités de l'industrie, de la santé et du transport, et avec ses partenaires internationaux, pour les informer de la possibilité d'examiner le règlement proposé et de formuler des commentaires à l'intention de l'Agence. Trois séances d'information (par webinaire) ont eu lieu avec les intervenants de l'industrie canadienne en juillet et en août 2015. Ces séances ont obtenu un bon taux de participation; les 20 participants représentaient tous les grands exploitants de véhicules et les grandes associations de l'industrie canadienne, de même que plusieurs organisations de l'industrie de petite et moyenne taille. L'Agence a aussi donné des présentations dans le cadre de forums de l'industrie et a répondu à des courriels et à des appels de suivi provenant des parties intéressées.

L'Agence a reçu des commentaires et des suggestions de neuf intervenants pendant la période de consultation publique de la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2015. Ces commentaires provenaient des secteurs suivants : exploitants et associations de l'industrie canadienne (3); exploitants et associations étrangers (4); autorités provinciales de la santé (1); compagnies de désinfection de l'eau (1). Dans l'ensemble, les commentaires accordent un solide appui au règlement proposé et valident les

appreciated how revisions to the proposal addressed their initial concerns and reduced burden to industry. Comments are summarized below along with responses from the Agency.

Flexibility, cost and redundancy for international operators

One stakeholder requested an additional option for water sampling frequencies on train cars to align Canadian requirements with those put in place in the United States in 2015. As a result, the Public Health Agency of Canada revised the Schedule for rail sampling frequency and added a new rail sampling option: sampling each train car at least every 36 months subject to routine disinfection and flushing of the on-board potable water system once every three months, which aligns with requirements for major U.S. rail operators. The associated record-keeping provisions of the Regulations have also been revised to align with the new sampling option.

The Agency did not revise the cost-benefit analysis to add training costs related to the proposed Regulations, as suggested by one commenter: operators are already subject to staff training costs associated with the PWRCC. After negligible costs to all operators to understand the new requirements, significant incremental training costs associated with the Regulations are not anticipated. This is consistent with how the Agency responded to a similar comment raised during the 2014 *Canada Gazette*, Part I, comment period.

The Agency also did not revise the cost-benefit analysis to adjust and increase costs associated with water sampling of Canadian conveyances, as suggested by one international industry stakeholder based on that stakeholder's experience implementing new potable water requirements for conveyances in the United States. As per the *Canadian Cost Benefit Analysis Guide*,¹⁷ this cost-benefit analysis was based on estimated costs to Canadian industry stakeholders. Estimated costs were revised to reflect feedback from Canadian industry in 2013 and 2014 and validated by Canadian industry feedback in 2015.

modifications apportées depuis 2014. Les intervenants de l'industrie du transport de passagers ont indiqué qu'ils étaient reconnaissants et satisfaits de la façon dont les modifications apportées à la proposition répondaient à leurs préoccupations initiales et réduisaient le fardeau de l'industrie. Vous trouverez ci-dessous des résumés des commentaires reçus et les réponses de l'Agence.

Souplesse, coûts et chevauchement pour les exploitants internationaux

Un intervenant a demandé qu'une option additionnelle pour la fréquence des prélèvements d'eau dans les wagons de lignes ferroviaires soit incorporée pour que les exigences canadiennes soient alignées avec celles mises en place aux États-Unis en 2015. En réponse à cette demande, l'Agence a révisé l'annexe des fréquences de prélèvement dans les wagons, et elle y a ajouté une option : effectuer des prélèvements dans chaque wagon tous les 36 mois au moins, à condition de réaliser tous les trois mois les activités courantes de désinfection et de purge du réseau d'alimentation en eau potable à bord, ce qui correspond aux exigences des États-Unis pour les grands exploitants ferroviaires. Les dispositions connexes du Règlement sur la tenue de registres ont également été révisées afin de les aligner avec la nouvelle option de prélèvements.

L'Agence n'a pas ajouté à l'analyse coûts-avantages les coûts de formation relatifs au règlement proposé, comme l'a suggéré un intervenant : les exploitants doivent déjà payer des coûts de formation du personnel dans le cadre du REPTC. À part quelques coûts mineurs que doivent payer tous les exploitants pour s'assurer qu'ils comprennent les nouvelles exigences, aucun coût supplémentaire important n'est prévu pour la formation associée au Règlement. Cette réponse va dans le même sens que celle donnée par l'Agence pour un commentaire similaire reçu pendant la période de consultation publique de la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2014.

L'Agence n'a pas non plus révisé l'analyse coûts-avantages pour ajuster et augmenter les coûts associés aux prélèvements d'eau des exploitants de véhicules canadiens, comme l'a suggéré un intervenant international de l'industrie sur la base de son expérience personnelle de la mise en œuvre de nouvelles exigences relatives à l'eau potable pour les véhicules aux États-Unis. Conformément au *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada*¹⁷, la présente analyse coûts-avantages est fondée sur une estimation des coûts pour les intervenants canadiens de l'industrie. Les coûts estimatifs ont été révisés en fonction

¹⁷ Treasury Board of Canada Secretariat (2007). *Canadian Cost-Benefit Analysis Guide: Regulatory Proposals*. Available online at <https://www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analys-eng.pdf>.

¹⁷ Secrétariat du Conseil du Trésor (2007). *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation*. Disponible en ligne à l'adresse suivante : <https://www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analys-fra.pdf>.

Two stakeholders were concerned with the costs and expectations around investigating impacts of contamination on other conveyances in an operator's fleet. The Agency recognizes that it will not always be possible to identify the source of contamination. However, operators are expected to have standard operating procedures for conducting investigations, including assessment of any impacts on the rest of their fleet (for example exposure to contamination of multiple conveyances from a single water upload point and contamination trends on a specific conveyance model). This requirement builds on industry's existing Potable Water Management Plans and is an important step to identifying risks to potable water safety, so that they can be resolved and prevented from recurring.

Technical clarifications

One stakeholder noted that the definition for "potable water system" may have inadvertently prevented an operator from using water from a potable water system for firefighting or cleaning. As a result, the definition was revised and the word "solely" was removed for clarity.

One stakeholder suggested that water sampling and monitoring requirements of the proposed Regulations should be expanded to address total coliforms, as well as chemical parameters of on-board water supplies. This comment was not adopted by the Agency. As outlined above in the Agency's response to similar comments received in 2014, the proposal focuses on *E. coli* sampling which represents an acute risk to travellers. Other microbiological and chemical parameters may represent a risk over the longer term, or with extended exposure to the water on board.

One stakeholder requested that the Schedule be adjusted to minimize sampling requirements for conveyances that disinfect water once it is on board a conveyance (when it is being stored on board a conveyance after being loaded from the water supply). This is known as secondary disinfection, and is already a practice encouraged by the Agency through technical guidance documents as one means of reducing risk associated with water served to passengers on board conveyances. However, secondary disinfection does not replace the requirement for routine sampling on board, which is necessary to validate that the on-board potable water system and supply are free from

des commentaires reçus des intervenants de l'industrie canadienne en 2013 et en 2014, et ils ont été validés dans les commentaires de l'industrie canadienne en 2015.

Deux intervenants ont dit se préoccuper des coûts et des attentes entourant l'étude des répercussions de la contamination dans les véhicules de la flotte d'un exploitant. L'Agence reconnaît qu'il ne sera pas toujours possible de trouver la source de la contamination. Cependant, on s'attend à ce que les exploitants aient en place des procédures opérationnelles normales pour mener des enquêtes, y compris l'évaluation des répercussions sur le reste de la flotte (par exemple l'exposition à la contamination pour plusieurs véhicules alimentés par une même source d'eau et les tendances de contamination pour un modèle de véhicule en particulier). Cette exigence prend appui sur les plans de gestion de l'eau potable actuels de l'industrie et représente une étape importante dans les efforts en vue de cibler les risques en matière de sécurité de l'eau potable, pour éliminer ces risques et les empêcher de réapparaître.

Clarifications techniques

Un intervenant a noté que la définition de « réseau d'alimentation en eau potable » aurait pu par inadvertance empêcher un exploitant d'utiliser l'eau d'un réseau d'alimentation en eau potable pour éteindre un feu ou nettoyer. La définition a donc été révisée, et le mot « uniquement » a été retiré pour plus de clarté.

Un intervenant a suggéré que les exigences liées aux prélèvements et à la surveillance du règlement proposé soient étendues de façon à inclure les coliformes totaux, de même que les paramètres chimiques des provisions d'eau à bord. Ce commentaire n'a pas été adopté par l'Agence. Comme on l'a mentionné plus haut dans la réponse de l'Agence à des commentaires semblables reçus en 2014, la proposition porte uniquement sur la bactérie *E. coli*, qui pose un risque grave pour les voyageurs. D'autres paramètres microbiologiques et chimiques peuvent poser un risque à long terme ou par une exposition de longue durée à l'eau à bord.

Un intervenant a demandé que soit ajustée l'annexe de façon à minimiser les exigences de prélèvement pour les véhicules qui désinfectent l'eau une fois qu'elle est recueillie à bord du véhicule (après avoir été chargée de la source d'approvisionnement). Cette pratique, qui est appelée « désinfection secondaire », est déjà encouragée par l'Agence dans des documents d'orientation technique, car elle permet de réduire les risques associés à l'eau servie aux passagers à bord de véhicules. La désinfection secondaire ne remplace toutefois pas l'exigence d'effectuer des prélèvements courants à bord. Cette exigence est nécessaire pour confirmer que le réseau d'alimentation en eau

contamination, existing processes for preventing and removing contamination are effective and no corrective actions are required. Of note is that operators that correctly adopt secondary disinfection should experience a reduction in any suspected or confirmed contamination, so they are less likely to be impacted by requirements for corrective actions and verification sampling associated with contamination.

Three stakeholders requested clarification for some technical points covered in the proposal. The Agency will provide additional guidance in its program documentation regarding: sufficient water supply, selecting a source of water that is free from contamination, water sampling protocols for industry and for the Agency environmental health officers, as well as best practices for operators to assess risks to their fleet for contamination events, and how the Agency can support public health investigations.

Stakeholder recommendations adopted

The feedback received from stakeholders was carefully considered by the Agency. Recommendations to improve the Regulations that were submitted by stakeholders following publication in the *Canada Gazette*, Part I, in 2015, and adopted by the Agency are as follows:

- Clarifying the definition for “potable water system” to ensure operators could continue using water from the system for activities that do not inherently require potable water.
- Adding an additional rail sampling frequency in the Schedule to align with U.S. requirements, and updating record keeping requirements accordingly.
- Updating the Public Health Agency of Canada technical guidance documents to provide additional information about sufficiency with respect to potable water, sources of potable water, water sampling protocols as well as investigations by operators into contamination events.

Regulatory cooperation

The Regulations have been drafted to align with Canadian guidance documents related to drinking water and with international regulations and guidance documents related to potable water on board conveyances.

potable à bord et la source d'eau ne sont pas contaminés, que les processus en place préviennent et éliminent efficacement la contamination et qu'aucune mesure correctrice n'est requise. Il convient de noter que les exploitants qui effectuent correctement la désinfection secondaire devraient constater une réduction de toute contamination présumée ou confirmée et sont donc moins susceptibles d'être visés par les exigences liées aux mesures correctrices et à la vérification des prélèvements associés à la contamination.

Trois intervenants ont demandé des clarifications sur certains aspects techniques de la proposition. Dans sa documentation de programme, l'Agence donnera des directives additionnelles sur l'alimentation suffisante en eau, la façon de choisir une source d'alimentation non contaminée, les protocoles de prélèvement d'eau pour l'industrie et les agents d'hygiène du milieu de l'Agence, les pratiques exemplaires qui aideront les exploitants à évaluer le risque que leur flotte soit contaminée et la façon dont l'Agence peut soutenir les enquêtes en matière de santé publique.

Recommandations des intervenants qui ont été adoptées

L'Agence a examiné attentivement les commentaires reçus des intervenants. Voici les recommandations visant à améliorer le Règlement qui ont été reçues des intervenants à la suite de la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2015 et adoptées par l'Agence :

- Clarifier la définition de « réseau d'alimentation en eau potable » pour s'assurer que les exploitants peuvent continuer d'utiliser l'eau du réseau pour des activités qui ne requièrent pas absolument de l'eau potable.
- Ajouter à l'annexe une nouvelle fréquence de prélèvement dans les wagons pour que les exigences correspondent à celles des États-Unis, et mettre à jour les exigences en matière de tenue de registres en conséquence.
- Mettre à jour les documents d'orientation technique de l'Agence pour fournir de l'information additionnelle sur la convenance pour ce qui est de l'eau potable, des sources d'eau potable, des protocoles de prélèvement d'eau et des enquêtes des exploitants sur des cas de contamination.

Coopération en matière de réglementation

Le Règlement a été rédigé de manière à ce qu'il cadre avec les guides canadiens existants au sujet de l'eau potable et avec la réglementation et les lignes directrices qui concernent l'eau potable à bord des véhicules à l'échelle internationale.

The Public Health Agency of Canada has incorporated a reference in the Regulations to the stringent parameter for *E. coli* established in the Guidelines. This enhances national coordination, because the Guidelines are developed by the Federal-Provincial-Territorial Committee on Drinking Water, which includes membership from all 10 provinces and 3 territories as well as the federal government. All Canadian jurisdictions use the Guidelines to inform their own potable water regulations and standards, and all have adopted the Guidelines' parameter for *E. coli*.

The Regulations support cooperation between federal departments. Transport Canada has implemented occupational health and safety provisions related to the drinking water provided to the crew of aviation,¹⁸ maritime¹⁹ and rail²⁰ conveyances within federal jurisdiction. The Regulations include similar provisions related to potable water on board conveyances, but apply to water for passengers.

The Regulations are not designed to meet a commitment under the Joint Action Plan for the Canada–United States Regulatory Cooperation Council. However, in recognition of the shared border and significant international travel between Canada and the United States, the regulatory proposal was discussed with the U.S. Environmental Protection Agency (EPA) and the U.S. Food and Drug Administration (FDA), and reviewed against relevant American legislation that applies to passenger conveyances and demonstrated substantive similarities for requirements intended to ensure that water served to passengers is safe and reliable.

- The U.S. *Safe Drinking Water Act* and the *National Primary Drinking Water Regulations* apply to all public or semi-public drinking water systems, including those on interstate conveyances, through the *Aircraft Drinking Water Rule* (promulgated in October 2009). The *Aircraft Drinking Water Rule* contains requirements for airlines to analyze drinking water for *E. coli* and total coliforms, conduct routine disinfection and flushing of potable water systems, maintain records, and complete routine reporting. The U.S. EPA sets out similar requirements for rail operators through Administrative Orders of Consent.

L'Agence de la santé publique du Canada a intégré au Règlement un renvoi au paramètre rigoureux relatif à la bactérie *E. coli* établi dans les Recommandations. Cet ajout renforce la coordination nationale, car les Recommandations sont élaborées par le Comité fédéral-provincial-territorial sur l'eau potable, qui est composé de représentants des 10 provinces, des 3 territoires et du gouvernement fédéral. Toutes les administrations canadiennes utilisent les Recommandations pour orienter l'élaboration de leurs normes et règlements respectifs concernant l'eau potable, et elles ont toutes adopté le paramètre des Recommandations relatif à la bactérie *E. coli*.

Le règlement proposé favorise la coopération entre les ministères fédéraux. Transports Canada a mis en œuvre des dispositions réglementaires liées à l'eau potable qui visent à assurer la santé et la sécurité au travail du personnel œuvrant à bord des avions¹⁸, des bateaux¹⁹ et des trains²⁰ assujettis à la réglementation fédérale. Le Règlement comprend des dispositions semblables, mais celles-ci concernent l'eau destinée aux passagers.

Le Règlement ne vise pas à donner suite à un engagement du Plan d'action conjoint pour le Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation. Toutefois, comme le Canada et les États-Unis ont une frontière commune et qu'on dénombre beaucoup de voyages internationaux entre le Canada et les États-Unis, le règlement proposé a fait l'objet d'une discussion avec l'Environmental Protection Agency (EPA) et la Food and Drug Administration (FDA) des États-Unis. Le projet de règlement a aussi été comparé à la réglementation des États-Unis qui vise les véhicules de transport de passagers, et il a été reconnu comme ayant de nombreuses similarités au chapitre des exigences visant à garantir que l'eau qui est servie aux passagers est saine et fiable.

- En vertu de l'*Aircraft Drinking Water Rule* (promulgué en octobre 2009), la *Safe Water Drinking Act* et les *National Primary Drinking Water Regulations* des États-Unis s'appliquent à tous les réseaux d'alimentation en eau potable publics ou semi-publics, y compris ceux que l'on trouve à bord des véhicules interétatiques. Les dispositions de l'*Aircraft Drinking Water Rule* obligent les exploitants de véhicules aériens à faire analyser l'eau potable pour détecter la présence d'*E. coli* et de coliformes totaux, à purger et à désinfecter régulièrement les réseaux d'alimentation en eau potable, ainsi qu'à tenir des registres et à produire régulièrement des

¹⁸ *Aviation Occupational Health and Safety Regulations* (SOR/2011-87).

¹⁹ *Maritime Occupational Health and Safety Regulations* (SOR/2010-120).

²⁰ *On Board Trains Occupational Safety and Health Regulations* (SOR/87-184).

¹⁸ *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)* [DORS/2011-87].

¹⁹ *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime* (DORS/2010-120).

²⁰ *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (trains)* [DORS/87-184].

- The U.S. FDA regulates drinking water systems on board interstate conveyances and related servicing facilities (Part 1250 - Interstate Conveyance Sanitation). The FDA interstate regulations include provisions for regular cleaning and disinfection to achieve microbiological standards as well as specific provisions relating to backflow prevention in potable water systems.

The Public Health Agency of Canada also shared the regulatory approach with the World Health Organization (WHO) and the International Civil Aviation Organization (ICAO). The Regulations contain similar requirements to those in the document entitled *Guide to Hygiene and Sanitation in Aviation*²¹ published by the WHO. The document includes provisions for aircraft drinking water systems, including selection of a safe source of water, uses of potable water on board, provisions for bottled water, application of drinking water guidelines (including guidelines on *E. coli*) and routine monitoring. Many international airlines use this document to support the implementation of their PWMPs. The Public Health Agency of Canada continues to advocate for strong water safety regulations for conveyances globally, and is working with international partners to share information about industry and government activities, standards and compliance systems around the world.

Operators of foreign conveyances that operate in Canada are currently subject to the PWRCC. They will remain subject to the Regulations, and will be required to maintain the same public health standards for water supplied to passengers as Canadian operators, including requirements around keeping water from supplies that are free of contamination, and addressing any suspected or confirmed contamination. However, the requirement for routine sampling would have represented a new burden to foreign operators in Canada, as it is not required under the PWRCC. Since the vast majority of foreign conveyances operating in Canada are already required to meet routine sampling, record-keeping and reporting requirements in their country of registration, operators of foreign

rapports relativement à ces obligations. L'EPA des États-Unis impose des exigences semblables aux exploitants ferroviaires au moyen des Administrative Orders of Consent.

- La FDA des États-Unis réglemente les réseaux d'alimentation en eau potable se trouvant à bord des véhicules interétatiques et dans les installations de services connexes (Part 1250 - Interstate Conveyance Sanitation). Le Règlement de la FDA touchant les véhicules interétatiques comprend des dispositions sur le nettoyage et la désinfection, sur une base régulière, pour assurer le respect des normes en matière de microbiologie, ainsi que des dispositions visant spécifiquement la prévention des retours d'eau (refoulements) à l'intérieur des réseaux.

L'Agence de la santé publique du Canada a également fait part de son approche réglementaire à l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le Règlement contient des exigences similaires à celles du *Guide to Hygiene and Sanitation in Aviation*²¹ publié par l'OMS. Celui-ci contient des dispositions sur les réseaux d'alimentation en eau potable des aéronefs, y compris concernant le choix d'une source d'eau potable sûre, les usages de l'eau à bord, la fourniture d'eau embouteillée, l'application des directives sur l'eau potable (dont celles sur l'*E. coli*) et la surveillance courante. Beaucoup de compagnies de transport aérien utilisent ce document pour la mise en œuvre de leur PGEF. L'Agence de la santé publique du Canada continue de plaider en faveur de règlements rigoureux sur la salubrité de l'eau dans les véhicules à l'échelle mondiale, et elle travaille avec ses partenaires internationaux pour échanger de l'information sur les activités, les normes et les systèmes de conformité gouvernementaux et de l'industrie de partout dans le monde.

Les exploitants étrangers ayant des activités au Canada sont actuellement assujettis au REPTC. Ils seront également assujettis au Règlement et auront l'obligation d'observer les mêmes normes de santé publique en ce qui concerne l'eau fournie aux passagers que les exploitants canadiens, y compris les exigences de veiller à ce que l'eau soit exempte de contaminants et de prendre des mesures concernant toute contamination présumée ou confirmée. Toutefois, l'exigence relative aux prélèvements réguliers aurait constitué un nouveau fardeau pour les exploitants étrangers, car elle ne fait pas partie du REPTC. Étant donné que la grande majorité des exploitants étrangers ayant des activités au Canada ont déjà l'obligation d'effectuer des prélèvements réguliers, de tenir des registres et

²¹ World Health Organization, *Guide to Hygiene and Sanitation in Aviation*, 3rd edition, Geneva, 2009.

²¹ Organisation mondiale de la Santé, *Guide to Hygiene and Sanitation in Aviation*, 3^e édition, Genève, 2009 (en anglais seulement).

conveyances with a single stop in Canada per trip will be excluded from some of the routine sampling and record-keeping requirements of the Regulations. This is similar to the exemptions granted to Canadian conveyance operators when they are operating internationally. For example, Canadian airlines that fly in and out of the United States do not need to comply with the U.S. EPA's *Aircraft Drinking Water Rule* or its sampling and reporting requirements.

The Public Health Agency of Canada will continue to maintain regulatory oversight for foreign conveyances operating in Canada. For example, the Public Health Agency of Canada will complete water sampling on foreign conveyances in Canada as part of its regulatory oversight activities. Water sampling will be risk-based, and conveyances will be targeted based on factors such as regulatory oversight in their country of registration, staff knowledge and training, historical compliance and water system capacity. The Public Health Agency of Canada will take compliance and enforcement actions as needed in order to help ensure the continued protection of the travelling public in Canada.

Rationale

Given the potential public health risks to travellers associated with water supplied on board conveyances, federal regulatory requirements will benefit from modernization to help support the continued public health protection of the travelling public in Canada.

A voluntary approach through industry adoption and implementation of PWMPs was considered as an alternative to the Regulations; however, a voluntary approach would not ensure that every conveyance operator adopts and implements a PWMP to mitigate the risks associated with potable water provided to passengers. Further, adopting a voluntary approach lacks an enforceability mechanism necessary for the Government to require corrective measures from an operator should the potable water or the potable water system of a conveyance become contaminated. Given the potential public health risks to travellers associated with water supplied on board conveyances, a voluntary approach was not deemed sufficient.

The Regulations will modernize the regulatory requirements for mitigating risks associated with potable water provided to passengers on board conveyances. The Regulations provide flexibility for conveyance operators to

de produire des rapports en vertu de la réglementation du pays où ils sont immatriculés, ceux dont les véhicules n'effectuent qu'une escale par voyage au Canada ne seront pas visés par certaines exigences du Règlement concernant les prélèvements réguliers et la tenue de registres. Cette dispense est semblable à celle qui est accordée aux exploitants canadiens de véhicules qui ont des activités à l'étranger. Par exemple, les compagnies aériennes canadiennes qui desservent les États-Unis n'ont pas à se conformer à l'*Aircraft Drinking Water Rule* de l'EPA des États-Unis, ni à ses exigences concernant les prélèvements ou la tenue de registres.

L'Agence de la santé publique du Canada maintiendra la surveillance réglementaire des véhicules étrangers en service au Canada. Par exemple, elle effectuera des prélèvements d'eau dans les véhicules d'exploitants étrangers ayant des activités au Canada dans le cadre de ses activités de surveillance réglementaire. Le prélèvement d'eau sera axé sur les risques, et les véhicules seront ciblés au moyen de facteurs tels que la surveillance réglementaire en vigueur dans le pays d'immatriculation, les connaissances et la formation du personnel, l'historique de l'exploitant de véhicules en matière de conformité et la capacité du réseau d'alimentation en eau potable. L'Agence prendra des mesures de vérification de la conformité et d'application de la loi au besoin pour veiller à la protection constante du public voyageur au Canada.

Justification

Vu les risques possibles pour la santé des voyageurs associés à l'eau fournie à bord des véhicules, la modernisation des exigences réglementaires fédérales contribuera à protéger de façon continue la santé du public voyageur au Canada.

L'option de mise en œuvre volontaire de PGEP par l'industrie a été envisagée comme solution de rechange au Règlement, mais cela n'aurait pas permis de s'assurer que tous les exploitants de véhicules adoptent et mettent en œuvre un PGEP pour réduire les risques associés à l'eau fournie aux passagers. De plus, une telle approche ne comprendrait aucun mécanisme d'application dont le gouvernement a besoin pour imposer la prise de mesures correctives en cas de contamination de l'eau ou du réseau d'alimentation en eau potable. L'approche de mise en œuvre volontaire a été jugée insuffisante par rapport aux risques pour la santé des voyageurs.

Le Règlement modernisera les exigences réglementaires liées à la réduction des risques associés à l'eau potable fournie aux passagers à bord des véhicules. Il accorde aux exploitants de véhicules la souplesse de choisir des réseaux

choose appropriate water systems and disinfection practices, while requiring them to ensure that the water provided to passengers is free from *E. coli*. Referring to the stringent parameter for *E. coli* of the Guidelines in the Regulations enhances national coordination, because the Guidelines are used by all Canadian provinces and territories to inform their respective potable water regulations and standards. In light of these considerations, developing modernized regulations was determined to be the best option to mitigate the risks associated with water supplied to passengers on board conveyances.

Health Canada and the Public Health Agency of Canada consulted with industry associations and conveyance operators in the airline, rail, ferry, bus and cruise ship sectors. Health Canada and the Public Health Agency of Canada also consulted provincial, territorial and international partners and stakeholders. Overall, there was support for the regulatory initiative, and the views expressed were taken into consideration during the development of the Regulations.

A cost-benefit analysis of the impacts of implementing the Regulations indicated that in order to meet the regulatory requirements, conveyance operators will bear compliance and administration costs totalling approximately \$79,000 per year to Canadian industry. The impact on industry is not expected to result in any negative spillover effect on related economic activities. Incremental costs to small businesses will not disproportionately affect them. Negligible costs are expected for Government and other stakeholders.

Implementation of the Regulations is expected to contribute to the reduction of the number of cases of gastrointestinal illness in Canada, through the management of the risks associated with exposure to contaminated water supplies during travel on board passenger conveyances. Industry will also benefit from the Regulations, which allow greater flexibility than the PWRCC in the provision of water on board, including the design, construction, operation, disinfection and sampling of potable water systems.

Overall, the Regulations are expected to result in benefits that exceed costs.

Implementation, enforcement and service standards

Implementation

The Regulations will come into force six months after the day on which they are published in the *Canada Gazette*,

d'alimentation en eau potable et des pratiques de désinfection convenant à leurs besoins, tout en les obligeant à s'assurer que l'eau fournie aux passagers ne contient aucune trace d'*E. coli*. Le renvoi, dans le Règlement, au rigoureux paramètre relatif à la bactérie *E. coli* établi dans les Recommandations renforce la coordination nationale, car celles-ci sont utilisées par tous les gouvernements provinciaux et territoriaux du Canada pour orienter l'élaboration de leurs normes et règlements respectifs concernant l'eau potable. En raison de ces éléments, il a été déterminé que l'élaboration d'un règlement modernisé constituait la meilleure option pour réduire les risques associés à l'eau fournie aux passagers à bord des véhicules.

Santé Canada et l'Agence de la santé publique du Canada ont consulté des associations et des exploitants des secteurs du transport aérien, ferroviaire, par traversier et par autocar ainsi que des navires de croisière. Ils ont aussi consulté des intervenants et partenaires provinciaux, territoriaux et étrangers. Dans l'ensemble, le Règlement a été accueilli favorablement et les opinions exprimées ont été prises en compte dans l'élaboration du Règlement.

L'analyse coûts-avantages de la mise en œuvre du Règlement indique que les exploitants de véhicules devront assumer des coûts totalisant environ 79 000 \$ par année pour l'industrie canadienne pour les mesures de conformité aux nouvelles exigences et les frais administratifs connexes. Le règlement proposé ne devrait avoir aucune incidence négative sur les activités économiques afférentes. Les coûts supplémentaires pour les petites entreprises n'auront aucune conséquence disproportionnée sur celles-ci. Des coûts négligeables sont prévus pour le gouvernement et les autres intervenants.

L'adoption du Règlement devrait contribuer à la réduction de la prévalence des maladies gastro-intestinales au Canada, grâce à la gestion des risques d'exposition à de l'eau contaminée à bord des véhicules. L'industrie tirera également profit du Règlement, car ce dernier fournit une plus grande souplesse que le REPTC concernant la fourniture d'eau à bord, y compris en ce qui a trait à la conception, à la construction, à l'utilisation et à la désinfection des réseaux d'alimentation en eau potable et aux prélèvements d'eau provenant de ceux-ci.

Dans l'ensemble, on s'attend à ce que le Règlement engendre des avantages surpassant les coûts.

Mise en œuvre, application et normes de service

Mise en œuvre

Le Règlement entrera en vigueur six mois après sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Avant

Part II. Before the Regulations come into force, the federal government will work with industry and other federal government departments and agencies to raise stakeholder awareness of the regulatory requirements and facilitate their smooth introduction. This will include the early communication of revised existing industry guidelines to reflect the regulatory requirements, and the development of additional tools for stakeholders (e.g. supporting templates and how-to guidelines for stakeholders) over time. The Public Health Agency of Canada will continue to work with industry stakeholders to help ensure their PWMPs or water management operations will comply with the Regulations. The Agency will also respond to all inquiries from stakeholders and the public.

Enforcement

The enforcement approach for the Regulations will include conducting inspections and water sampling of conveyances. The frequency of inspections and water sampling will be determined through a risk assessment process, resulting in a greater emphasis on conveyances that pose a higher public health risk to passengers. Follow-ups and re-inspections will be conducted to address specific areas of non-compliance should they be observed and measures will be taken by environmental health officers or medical officers within the Public Health Agency of Canada when necessary. When regulatory compliance is not achieved, enforcement action may be taken under subsection 11(2) of the *Department of Health Act*, which states that any person who contravenes a regulation made under the Act is guilty of an offence punishable on summary conviction. Under section 787 of the *Criminal Code*, this carries a maximum penalty of six months of imprisonment, a fine of \$5,000, or both.

Service standards

The Public Health Agency of Canada will

- respond to enquiries related to the Regulations in a timely manner, within five business days of receiving the inquiry;
- communicate the results of an inspection to the conveyance operator within five business days of completing the inspection; and

l'entrée en vigueur du Règlement, le gouvernement fédéral travaillera de pair avec l'industrie et d'autres ministères et organismes fédéraux pour sensibiliser les intervenants aux nouvelles exigences réglementaires et faciliter leur adoption sans heurt. Cela comprendra la communication rapide de la version révisée des lignes directrices à l'intention de l'industrie et l'élaboration d'outils supplémentaires pour les intervenants (par exemple des modèles et des guides de soutien) au fil du temps. L'Agence de la santé publique du Canada continuera de collaborer avec les intervenants de l'industrie pour faire en sorte que leurs PGE et leurs activités de gestion de l'eau potable soient conformes au Règlement. L'Agence répondra également à toutes les demandes d'information des intervenants et du public.

Application de la loi

Les mesures d'application du Règlement comprendront la réalisation d'inspections et le prélèvement d'eau dans les véhicules. La fréquence des inspections et des activités de prélèvement sera déterminée au moyen d'un processus d'évaluation des risques, ce qui permettrait de mettre davantage l'accent sur les véhicules qui présentent un risque élevé pour la santé des passagers. Des suivis et des inspections seront également effectués si des aspects non conformes sont constatés lors de l'inspection initiale. Les agents d'hygiène du milieu ou les médecins de l'Agence de la santé publique du Canada prendront alors les mesures qui s'imposent. En cas de non-conformité, des mesures d'application peuvent être prises en vertu du paragraphe 11(2) de la *Loi sur le ministère de la Santé* qui énonce que quiconque contrevient à l'un des règlements est coupable d'une infraction punissable par procédure sommaire. En vertu de l'article 787 du *Code criminel*, cette déclaration est passible d'une amende maximale de 5 000 \$ et d'un emprisonnement maximal de six mois, ou de l'une de ces peines.

Normes de service

L'Agence de la santé publique du Canada :

- répondra aux demandes d'information concernant le Règlement dans un délai raisonnable n'excédant pas cinq jours ouvrables après avoir reçu la demande;
- communiquera les résultats d'une inspection à l'exploitant du véhicule dans les cinq jours ouvrables suivant l'inspection;

- communicate the results of microbiological water sampling analysis to the conveyance operator within five business days of receiving the results from a laboratory.²²

Performance measurement and evaluation

Conveyance operators that provide water to passengers will be required to comply with the Regulations. Compliance will be assessed through scheduled and unscheduled inspections of conveyances, verification of water sampling, audits of operators' plans and procedures, review of water sampling results for *E. coli* and verification of records related to on-board potable water systems and water supplied to passengers.

Contact

Sara Strawczynski
Senior Policy Analyst
Travelling Public Program
Public Health Agency of Canada
100 Colonnade Road
Postal locator: 6201C
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Telephone: 613-716-9059
Fax: 613-952-8189
Email: tpp.ppv@phac-aspc.gc.ca

- communiquera à l'exploitant du véhicule les résultats de l'analyse microbiologique de l'échantillon d'eau dans les cinq jours ouvrables suivant la réception des résultats du laboratoire²².

Mesures de rendement et évaluation

Tous les exploitants de véhicules qui fournissent de l'eau à leurs passagers devront se conformer au Règlement. La conformité sera évaluée au moyen d'inspections planifiées et d'inspections non planifiées, de l'examen des résultats de l'analyse des prélèvements d'eau visant à détecter la présence d'*E. coli* et de la vérification des registres relatifs aux réseaux d'alimentation en eau potable et à l'eau fournie aux passagers.

Personne-ressource

Sara Strawczynski
Analyste principale des politiques
Programme du public voyageur
Agence de la santé publique du Canada
100, chemin Colonnade
Indice de l'adresse : 6201C
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Téléphone : 613-716-9059
Télécopieur : 613-952-8189
Courriel : tpp.ppv@phac-aspc.gc.ca

²² Additional details about the Travelling Public Program's service standards are available on the Agency's Web site at the following address: <http://www.phac-aspc.gc.ca/cepr-cmiu/ophs-bssp/quar/tpp-ppv-eng.php>.

²² On peut obtenir des détails supplémentaires sur les normes de service du Programme du public voyageur sur le site Web de l'Agence à l'adresse suivante : <http://www.phac-aspc.gc.ca/cepr-cmiu/ophs-bssp/quar/tpp-ppv-fra.php>.

Registration
SOR/2016-44 March 11, 2016

PILOTAGE ACT

**Regulations Amending the Atlantic Pilotage
Tariff Regulations, 1996**

P.C. 2016-127 March 11, 2016

RESOLUTION

Whereas the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*^b, published a copy of the proposed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*, in the annexed form, in the *Canada Gazette, Part I*, on November 14, 2015;

Therefore, the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*.

Halifax, January 12, 2016

Captain Sean Griffiths
Chief Executive Officer
Atlantic Pilotage Authority

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*^b, approves the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*, made by the Atlantic Pilotage Authority.

Enregistrement
DORS/2016-44 Le 11 mars 2016

LOI SUR LE PILOTAGE

**Règlement modifiant le Règlement sur le
tarif de l'Administration de pilotage de
l'Atlantique, 1996**

C.P. 2016-127 Le 11 mars 2016

RÉSOLUTION

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*^b, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 14 novembre 2015, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*, conforme au texte ci-après,

À ces causes, en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*^b, l'Administration de pilotage de l'Atlantique prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*, ci-après.

Halifax, le 12 janvier 2016

Le premier dirigeant
de l'Administration de pilotage de l'Atlantique
Capitaine Sean Griffiths

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*, ci-après, pris par l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

^a S.C. 1998, c. 10, s. 150

^b R.S., c. P-14

^a L.C. 1998, ch. 10, art. 150

^b L.R., ch. P-14

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996

Amendments

1 (1) The portion of section 25 of the English version of the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*¹ before paragraph (a) is replaced by the following:

25 If pilotage services are requested for a ship and the request is cancelled after a pilot reports for pilotage duty, the charge payable is the least of

(2) Section 25 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (a) and by adding the following after paragraph (a):

(a.1) the flat charge for the pilotage area, with or without the use of a pilot boat, as the case may be,

(a.2) the minimum charge for the pilotage area, and

2 The Regulations are amended by adding the following after section 27:

Surcharge

28 (1) For a period of three years that begins on the day on which this section comes into force, a surcharge of 1.5% is payable on each flat charge, minimum charge, unit charge, basic charge and cancellation charge payable under these Regulations for pilotage service provided in the following pilotage areas:

(a) Bay of Exploits (Botwood and Lewisporte), N.L.;

(b) Holyrood, N.L.;

(c) Humber Arm, N.L.;

(d) Placentia Bay, N.L.;

(e) St. John’s, N.L.;

(f) Stephenville, N.L.;

(g) Cape Breton (Zone A, Sydney), N.S.;

(h) Cape Breton (Zone B, Bras d’Or Lake), N.S.;

¹ SOR/95-586

Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l’Administration de pilotage de l’Atlantique, 1996

Modifications

1 (1) Le passage de l’article 25 de la version anglaise du *Règlement sur le tarif de l’Administration de pilotage de l’Atlantique, 1996*¹ précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

25 If pilotage services are requested for a ship and the request is cancelled after a pilot reports for pilotage duty, the charge payable is the least of

(2) L’article 25 du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa a), de ce qui suit :

a.1) le droit fixe, avec ou sans bateau-pilote, selon le cas, pour la zone de pilotage;

a.2) le droit minimum pour la zone de pilotage;

2 Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 27, de ce qui suit :

Droit supplémentaire

28 (1) Pendant une période de trois ans commençant à la date d’entrée en vigueur du présent article, un droit supplémentaire de 1,5 % est à payer sur chaque droit fixe, droit minimum, droit unitaire, droit forfaitaire et droit d’annulation à payer en application du présent règlement pour un service de pilotage fourni dans les zones de pilotage suivantes :

a) baie des Exploits (T.-N.-L.) (Botwood et Lewisporte);

b) Holyrood (T.-N.-L.);

c) baie Humber Arm (T.-N.-L.);

d) baie Placentia (T.-N.-L.);

e) St. John’s (T.-N.-L.);

f) Stephenville (T.-N.-L.);

g) Cap Breton (N.-É.) (Zone A, Sydney);

¹ DORS/95-586

(i) Cape Breton (Zones C and D, Strait of Canso), N.S.;

(j) Halifax, N.S.; and

(k) Saint John, N.B.

(2) For greater certainty, when the surcharge is payable on a cancellation charge, it is payable on the cancellation charge only and not on the basic charge, flat charge or minimum charge that is used to determine the amount of the cancellation charge under section 25.

3 The portion of items 3 to 7 of Schedule 2 to the Regulations in columns 2 to 4 is replaced by the following:

	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Minimum Charge (\$)	Unit Charge (\$/pilotage unit)	Basic Charge (\$)
3	2,074.00	10.64	1,011.00
4	2,081.00	6.59	671.00
5	1,960.00	10.26	757.00
6	3,068.00	5.41	2,315.00
7	2,081.00	6.59	671.00

4 The portion of items 9 to 11 of Schedule 2 to the Regulations in columns 2 to 4 is replaced by the following:

	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Minimum Charge (\$)	Unit Charge (\$/pilotage unit)	Basic Charge (\$)
9	2,263.00	6.58	1,103.00
10	2,641.00	11.69	1,882.00
11	1,580.00	4.26	1,153.00

5 The portion of item 1 of Schedule 3 to the Regulations in columns 4 and 5 is replaced by the following:

	Column 4	Column 5
Item	Unit Charge (\$/pilotage unit)	Basic Charge (\$)
1	9.64	1,551.00

h) Cap Breton (N.-É.) (Zone B, lac Bras d'Or);

i) Cap Breton (N.-É.) (Zones C et D, détroit de Canso);

j) Halifax (N.-É.);

k) Saint John (N.-B.).

(2) Il est entendu que le droit supplémentaire à payer sur un droit d'annulation est à payer sur le droit d'annulation seulement et non sur le droit forfaitaire, le droit fixe ou le droit minimum utilisés pour déterminer, en application de l'article 25, le montant du droit d'annulation.

3 Le passage des articles 3 à 7 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans les colonnes 2 à 4 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Droit minimum (\$)	Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire (\$)
3	2 074,00	10,64	1 011,00
4	2 081,00	6,59	671,00
5	1 960,00	10,26	757,00
6	3 068,00	5,41	2 315,00
7	2 081,00	6,59	671,00

4 Le passage des articles 9 à 11 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans les colonnes 2 à 4 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Droit minimum (\$)	Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire (\$)
9	2 263,00	6,58	1 103,00
10	2 641,00	11,69	1 882,00
11	1 580,00	4,26	1 153,00

5 Le passage de l'article 1 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans les colonnes 4 et 5 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 4	Colonne 5
Article	Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire (\$)
1	9,64	1 551,00

6 The portion of item 2 of Schedule 3 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Flat Charge, Pilot Boat Used (\$)
2	1,835.00

6 Le passage de l'article 2 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Droit fixe avec bateau-pilote (\$)
2	1 835,00

7 The portion of items 3 to 7 of Schedule 4 to the Regulations in columns 3 to 7 is replaced by the following:

	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Item	Minimum Charge (\$)	Unit Charge, No Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)	Basic Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Unit Charge, Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)	Basic Charge, Pilot Boat Used (\$)
3	1,867.00	8.51	810.00	9.58	911.00
4	1,873.00	5.27	537.00	5.93	604.00
5	1,764.00	8.21	605.00	9.24	681.00
6 (a)	1,534.00	2.71	1,158.00	n/a	n/a
6 (b)	2,762.00	4.33	1,852.00	4.87	2,084.00
7	1,873.00	5.27	537.00	5.93	604.00

7 Le passage des articles 3 à 7 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans les colonnes 3 à 7 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Article	Droit minimum (\$)	Droit unitaire sans bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire sans bateau-pilote (\$)	Droit unitaire avec bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire avec bateau-pilote (\$)
3	1 867,00	8,51	810,00	9,58	911,00
4	1 873,00	5,27	537,00	5,93	604,00
5	1 764,00	8,21	605,00	9,24	681,00
6 a)	1 534,00	2,71	1 158,00	S/O	S/O
6 b)	2 762,00	4,33	1 852,00	4,87	2 084,00
7	1 873,00	5,27	537,00	5,93	604,00

8 The portion of items 9 to 11 of Schedule 4 to the Regulations in columns 3 to 7 is replaced by the following:

	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Item	Minimum Charge (\$)	Unit Charge, No Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)	Basic Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Unit Charge, Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)	Basic Charge, Pilot Boat Used (\$)
9	2,036.00	5.25	883.00	5.91	993.00
10	2,377.00	9.35	1,506.00	10.53	1,694.00
11	1,421.00	3.41	922.00	3.83	1,037.00

8 Le passage des articles 9 à 11 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans les colonnes 3 à 7 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Article	Droit minimum (\$)	Droit unitaire sans bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire sans bateau-pilote (\$)	Droit unitaire avec bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire avec bateau-pilote (\$)
9	2 036,00	5,25	883,00	5,91	993,00
10	2 377,00	9,35	1 506,00	10,53	1 694,00
11	1 421,00	3,41	922,00	3,83	1 037,00

9 The portion of items 1 to 3 of Schedule 5 to the Regulations in columns 3 to 5 is replaced by the following:

	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Minimum Charge (\$)	Unit Charge (\$/pilotage unit)	Basic Charge (\$)
1	1,533.00	3.98	858.00
2	1,379.00	3.59	773.00
3	1,379.00	3.18	686.00

10 The portion of item 4 of Schedule 5 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

	Column 2
Item	Flat Charge (\$)
4	1,156.00

Coming into Force

11 These Regulations come into force on the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

In accordance with recommendations from the Canadian Transportation Agency (the CTA) and its customers, the Atlantic Pilotage Authority (the Authority) strives to be financially self-sufficient on a port-by-port basis, as well as for the Authority as a whole. The Authority has absorbed losses throughout the region over the years 2014 and 2015

9 Le passage des articles 1 à 3 de l'annexe 5 du même règlement figurant dans les colonnes 3 à 5 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Droit minimum (\$)	Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire (\$)
1	1 533,00	3,98	858,00
2	1 379,00	3,59	773,00
3	1 379,00	3,18	686,00

10 Le passage de l'article 4 de l'annexe 5 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	Droit fixe (\$)
4	1 156,00

Entrée en vigueur

11 Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Conformément aux recommandations de l'Office des transports du Canada (l'OTC) et de ses clients, l'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) s'efforce d'être autonome sur le plan financier dans chacun des ports, ainsi que dans l'ensemble de son organisation. Au cours des années 2014 et 2015, l'Administration a subi

which has left the organization with cash shortages as payments are made for loan repayments and other obligations.

After analyzing projections for coming years, and consulting with industry, the Authority has determined that 9 of the 17 compulsory pilotage ports will require tariff adjustments to remain financially self-sufficient on a port-by-port basis and provide the service levels required by industry, without cross-subsidization, and that a 36-month surcharge is required to recover losses and provide funding for obligations.

Background

The Authority is responsible for establishing, operating, maintaining and administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within the Canadian waters in and around the Atlantic Provinces. As required by the *Pilotage Act*, the Authority prescribes tariffs of pilotage charges that are fair, reasonable and consistent with providing revenues sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

Objectives

The objective of this regulatory amendment is to increase pilotage charges in compulsory pilotage areas in order to

- maintain the ability of the Authority to meet its mandate to operate, in the interest of safety, an efficient pilotage service within the Atlantic region;
- help ensure the long-term financial self-sustainability of the Authority as a whole;
- help ensure the long-term financial self-sustainability of each port individually; and
- be mindful of the economic realities of the region by ensuring that the tariff increases are within the ability of the shipping industry to absorb, while allowing the ports to remain competitive.

des pertes dans l'ensemble de la région, ce qui l'a entraîné dans une situation de déficit de caisse puisque les paiements sont affectés au remboursement de prêts et à d'autres obligations.

Après avoir analysé les prévisions concernant les années à venir et consulté l'industrie, l'Administration a déterminé que 9 des 17 ports assujettis au pilotage obligatoire devront effectuer des rajustements tarifaires pour demeurer autonomes sur le plan financier dans chacun des ports et offrir les niveaux de service qu'exige l'industrie, sans avoir recours à des dispositions d'interfinancement. Par ailleurs, un droit supplémentaire doit être instauré pour une durée de 36 mois afin de recouvrer les pertes et fournir les fonds pour les obligations.

Contexte

L'Administration a pour mission de mettre sur pied, d'exploiter, d'entretenir et de gérer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes des provinces de l'Atlantique et dans les eaux limitrophes. Comme le prévoit la *Loi sur le pilotage*, l'Administration fixe des droits de pilotage équitables et raisonnables qui lui permettent de générer des revenus suffisants pour assurer le financement autonome de ses activités.

Objectifs

La modification vise à permettre la majoration des droits de pilotage dans certaines zones de pilotage obligatoire afin :

- de maintenir la capacité de l'Administration à s'acquitter de son mandat qui est de gérer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique;
- d'aider à assurer l'autonomie financière à long terme de l'Administration dans son ensemble;
- d'aider à assurer l'autonomie financière à long terme de chaque port pris individuellement;
- de tenir compte des réalités économiques de la région en veillant à ce que les hausses tarifaires ne dépassent pas la capacité de l'industrie du transport maritime à les absorber tout en permettant aux ports de demeurer concurrentiels.

Description**Compulsory Ports Regular Tariffs in the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996***

This tariff amendment will increase all of the charges related to one-way trips, trips through, and movages with the effective tariff increase being as follows for the ports below:

Effective January 1, 2016, or if it is later, on the day on which they are registered:

Bras d'Or Lake	10.00%
Strait of Canso	10.00%
Humber Arm	10.00%
Placentia Bay	5.00%
St. John's	5.00%
Holyrood	5.00%
Saint John	5.00%
Sydney	3.00%
Bay of Exploits	3.00%

The overall increase in revenues from these 2016 tariff adjustments is estimated to be \$687,000. Without the increases, the Authority anticipates a loss of \$192,000 for the organization in 2016. The increases will provide an estimated profit of \$495,000, or approximately 2.1% of revenue, for 2016. This rate of return remains below the Authority's long-term targeted rates of return even though the Authority has invested significantly in new vessels and still carries debt for their construction. The Authority has also increased the number of pilots available in response to customer service concerns.

A 1.5% surcharge will also be applied to all pilotage charges in the following ports or areas:

Bay of Exploits
Holyrood
Humber Arm
Placentia Bay
St. John's
Stephenville
Sydney
Bras d'Or Lake
Strait of Canso
Halifax
Saint John

Description**Tarifs courants des ports assujettis au pilotage obligatoire selon le *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996***

Le présent projet de modification des tarifs se traduira par une augmentation des droits pour les voyages simples, les voyages via une zone de pilotage obligatoire et les déplacements. Voici le taux d'augmentation des tarifs qui entrera en vigueur pour les ports ci-dessous :

À compter du 1^{er} janvier 2016 ou, si elle est postérieure, à la date d'enregistrement :

Lac Bras d'Or	10,00 %
Détroit de Canso	10,00 %
Baie Humber Arm	10,00 %
Baie Placentia	5,00 %
St. John's	5,00 %
Holyrood	5,00 %
Saint John	5,00 %
Sydney	3,00 %
Baie des Exploits	3,00 %

L'augmentation globale des revenus découlant des rajustements tarifaires de 2016 est évaluée à 687 000 \$. Sans les augmentations, l'Administration prévoit enregistrer des pertes de 192 000 \$ en 2016. Les augmentations produiront un profit estimatif de 495 000 \$ ou environ 2,1 % des revenus pour 2016. Ce taux de rendement demeure inférieur aux taux de rendement à long terme visés par l'Administration, malgré le fait que l'Administration ait investi considérablement dans de nouveaux bâtiments et traîne encore la dette de leur construction. L'Administration a également augmenté le nombre de pilotes disponibles afin de répondre aux préoccupations en matière de service à la clientèle.

Un droit supplémentaire de 1,5 % s'appliquera également à tous les droits de pilotage dans les zones et les ports suivants :

Baie des Exploits
Holyrood
Baie Humber Arm
Baie Placentia
St. John's
Stephenville
Sydney
Lac Bras d'Or
Détroit de Canso
Halifax
Saint John

Pilotage charges do not include amounts recovered for pilot expenses, pilot travel, and fuel charges. This surcharge will be effective for three years from the day on which the Regulations come into force. The Authority expects to have had accumulated operating losses of \$1.182 million from 2012 to the end of 2015. This surcharge is meant to recover a portion of these losses by raising an estimated \$972,000 over this three-year period.

Finally, the calculation of cancellation charges will be amended so that the cancellation charge cannot exceed the charge for a one-way trip. This has occurred in areas that do not have a basic charge.

“One-for-One” Rule

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

Small business lens

The small business lens does not apply to these amendments.

Consultation

Consultation in various forms has taken place with the parties affected by these amendments. The parties consulted include the Shipping Federation of Canada, which represents foreign vessels and accounts for 77%–79% of the Authority’s activities and revenues, and the Canadian Shipowners Association. Local committees representing stakeholders in Halifax, Saint John, St. John’s, Placentia Bay, and Cape Breton were also consulted extensively, including presentations made by the Authority in May, August, and September 2015. The consultation took the form of meetings, as well as written, personal, and telephone communications with individuals and groups. Alternatives to tariff increases were presented, where applicable, and participation from the attendees was encouraged. For various ports and districts, an alternative to increased tariff rates will be a reduction in pilot strength. The parties affected have always expressed that their primary concerns are with service levels. They have requested that the number of pilots be increased in some areas, and maintained in others, so that pilot availability is not compromised. When meeting with customers, the Authority provided an analysis of the situation and solicited responses. Based on the consultation, the structure of the Regulations has been amended in response to industry concerns. Every indication was given that the adjustments were accepted as fair and reasonable.

Les droits de pilotage ne tiennent pas compte des sommes recouvrées pour les frais engagés par le pilote, les frais de transport du pilote et les frais de carburant. Le droit supplémentaire sera applicable pendant trois ans à partir de la date d’entrée en vigueur du Règlement. L’Administration s’attend avoir accumulé des pertes d’exploitation de 1,182 million de dollars pour la période de 2012 à la fin de 2015. Le droit supplémentaire vise à recouvrer une partie de ces pertes puisqu’il devrait générer environ 972 000 \$ au cours de cette période de 36 mois.

Enfin, le calcul des frais d’annulation sera modifié afin qu’ils n’excèdent pas les droits pour voyages simples. C’est ce qui s’est produit dans les zones où des droits forfaitaires n’ont pas été établis.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas aux présentes modifications, car elle n’entraîne aucun changement aux coûts administratifs des activités.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas aux présentes modifications.

Consultation

Des consultations sous diverses formes ont été menées auprès des parties visées par les modifications. Au nombre des parties consultées, mentionnons la Fédération maritime du Canada, qui représente les navires étrangers et compte pour 77 % à 79 % des activités et des revenus de l’Administration, et l’Association des armateurs canadiens. On a également tenu de nombreuses consultations auprès des comités locaux représentant des intervenants d’Halifax, de Saint John, de St. John’s, de la baie Placentia et de Cap Breton, avec des exposés présentés par l’Administration en mai, août et septembre 2015. Ces consultations ont pris la forme de réunions ainsi que de communications écrites, personnelles et téléphoniques avec les personnes et les groupes concernés. D’autres options que des hausses tarifaires ont été proposées, le cas échéant, et les participants ont été encouragés à assister aux réunions. Pour de nombreux ports et districts, la réduction de l’effectif des pilotes constituerait une solution de rechange à l’augmentation des taux tarifaires. Les parties touchées ont toujours dit que leurs principales inquiétudes concernaient les niveaux de service. Elles ont demandé à ce que le nombre de pilotes soit augmenté à certains endroits et maintenu à d’autres, afin de ne pas compromettre la disponibilité des pilotes. Lors de ces rencontres avec les clients, l’Administration a fourni à ces derniers une analyse de la situation et a sollicité leurs commentaires. À la

Following the prepublication of the Authority's proposed Tariff amendments in the *Canada Gazette*, Part I, on November 14, 2015, an interested person filed a notice of objection with the Canadian Transportation Agency (the Agency) on December 14, 2015.

The objector is of the opinion that the tariff increases proposed by the Authority are prejudicial to the public interest because the increased costs will be passed on to consumers, who, he states, can least afford such increases. By way of a letter dated January 7, 2016, the Agency found, on a preliminary basis, that the notice of objection contained a "fundamental defect" pursuant to paragraph 42(1)(c) of the Canadian Transportation Agency Rules, as it did not disclose a reasonable cause of action. Despite an opportunity to show cause, by January 18, 2016, no response from the objector had been received. Given the importance of these Regulations in ensuring the long-term financial self-sufficiency of the Authority and the anticipated closing of this objection by the Agency, the Authority has chosen to advance these proposed Regulations even though the Agency's final decision remains pending.

Pursuant to subsection 34(4) of the Act, where a notice of objection is filed, the Agency shall make such investigation of the proposed charge, including the holding of public hearings, as in its opinion is necessary or desirable in the public interest. If, however, the Agency recommends a charge that is lower than that prescribed by the Authority, the Authority shall reimburse to any person who has paid the prescribed charge the difference between it and the recommended charge with interest in accordance with subsection 35(4) of the Act.

By implementing the new tariff in a timely manner, the Authority will limit its financial losses and avoid the need to borrow.

Rationale

The Authority continues to invest in additional pilots for several areas. This increased manpower is to address service levels and prepare for pending retirements. Even with this investment, the total expenses for the Authority are budgeted to increase by less than 1% in 2016. The negative trend that has affected the Authority recently is that the average vessel size in a number of ports has decreased. The majority of the Authority's revenues are derived by applying a unit charge to a measurement of the size of the

lumière des consultations, la structure du Règlement a été modifiée pour tenir compte des préoccupations de l'industrie. Tout indiquait que les rajustements étaient jugés équitables et raisonnables.

À la suite de la publication préalable du projet de règlement tarifaire dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 14 novembre 2015, une personne intéressée a déposé un avis d'opposition auprès de l'Office des transports du Canada (l'Office) le 14 décembre 2015.

L'opposant est d'avis que l'augmentation tarifaire proposée par l'Administration nuit à l'intérêt public, puisque l'augmentation des coûts sera imposée aux consommateurs, qui selon lui, n'ont pas les moyens de se permettre de telles augmentations. L'Office, dans une lettre datée du 7 janvier 2016, a conclu, à titre préliminaire, que l'avis d'opposition contenait un « défaut fondamental » conformément à l'alinéa 42(1)c) des Règles de l'Office des transports du Canada puisqu'il n'avait pas révélé une cause raisonnable d'action. Malgré l'occasion de se justifier d'ici le 18 janvier 2016, aucune réponse n'a été reçue de l'opposant. Étant donné l'importance de ces règlements en vue d'assurer l'autosuffisance financière à long terme de l'Administration et la fermeture anticipée de cet avis d'opposition par l'Office, l'Administration a choisi de faire avancer ce projet de règlement, même si la décision finale de l'Office demeure en suspens.

Selon le paragraphe 34(4) de la Loi, en cas de dépôt d'un avis d'opposition, l'Office doit faire l'enquête qu'il estime nécessaire ou souhaitable dans l'intérêt public, notamment par la tenue d'audiences publiques. Par ailleurs, le paragraphe 35(4) de la Loi prévoit que, si l'Office recommande un droit de pilotage inférieur à celui que l'Administration a fixé, l'Administration est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé le droit fixé, la différence entre ce droit et celui qu'a recommandé l'Office, ainsi que des intérêts.

L'entrée en vigueur, en temps opportun, des modifications réglementaires aidera l'Administration à réduire ses pertes financières et d'avoir recours à des prêts en vue d'éponger son déficit.

Justification

L'Administration continue d'investir pour accroître l'effectif de pilotes dans plusieurs zones dans le but d'améliorer les niveaux de service et de se préparer en vue des prochains départs à la retraite. Même avec cet investissement, les dépenses totales de l'Administration devraient augmenter de moins de 1 % en 2016. La tendance négative avec laquelle l'Administration est aux prises depuis quelque temps est attribuable à la diminution de la taille des bâtiments dans certains ports. La majorité des

vessel. As the average units per vessel have declined in several ports, the total amount paid per vessel for pilotage have declined against expectations. In 2015, the average pilotage revenue per assignment has increased 2.6% from 2014 in spite of a 5.3% tariff increase. This is due primarily to the decline in units on which the tariffs are applied. The increases will avoid the anticipated loss of \$192,000 that is projected without the increases. Again, the increases will provide an estimated profit of 2.1% of revenue for 2016. The surcharge is expected to raise an additional \$314,000 in 2016, \$324,000 in 2017, and \$334,000 in 2018.

Saint John

There are a number of business prospects for the port of Saint John. This business growth is expected to increase the demand for pilotage within the planning period. A pilot is scheduled to retire from the area early in 2016. In preparation for retirements, and the increased demand for service, the Authority is continuing to add to the pilot strength. The Authority has developed an operating budget for 2016 that includes an additional pilot to replace the pilot scheduled to retire.

Saint John is another port that has been negatively affected by a reduction in vessel size as smaller tankers are being utilized in the area. Pilotage units per trip declined by 11% in 2014 causing the Authority to have a large loss in the area that year. The units per vessel have not rebounded to date.

Based on this budget containing smaller vessels, the Authority is proposing a 5% increase. To achieve the 5% revenue increase, the Authority will be increasing the basic and minimum charges by 3% and the unit charge by 6.5%. This tariff structure was reached by agreement after consultation with customers in Saint John. Without these increases, the Authority anticipates a loss of \$36,000 for the port in 2016. The increase will provide an estimated profit of less than 3% in 2016. Again, this rate of return is below the Authority's long-term targeted rates of return for the area where the Authority has invested significantly in a new vessel and carries debt for its construction.

revenus de l'Administration proviennent de l'application d'un droit unitaire en fonction d'une mesure de la taille du bâtiment. Puisque le nombre moyen d'unités par bâtiment a diminué dans plusieurs ports, la somme totale versée par bâtiment pour le pilotage a chuté par rapport à ce qui était prévu. En 2015, le revenu moyen de pilotage par affectation a augmenté de 2,6 % par rapport à 2014, malgré une augmentation du tarif de 5,3 %. Cette situation s'explique principalement par la diminution des unités sur lesquelles les tarifs s'appliquent. Les augmentations serviront à éviter les pertes prévues de 192 000 \$ et à générer un profit d'environ 2,1 % pour 2016. Le droit supplémentaire permettra d'amasser les sommes additionnelles de 314 000 \$ en 2016, de 324 000 \$ en 2017 et de 334 000 \$ en 2018.

Saint John

Il y a un certain nombre de perspectives commerciales dans le port de Saint John. Cette croissance économique devrait accroître la demande relative au pilotage pour la période de planification. Dans cette zone, un pilote devrait prendre sa retraite au début de 2016. En prévision des départs à la retraite et étant donné l'augmentation de la demande de service, l'Administration continue d'accroître l'effectif de pilotes. Dans son budget de fonctionnement de 2016, elle a prévu un pilote additionnel pour remplacer celui qui partira à la retraite.

Le port de Saint John a lui aussi été touché par la diminution de la taille des bâtiments puisqu'on a davantage recours à de plus petits navires-citernes dans cette zone. Les unités de pilotage par voyage ont donc chuté de 11 % en 2014, ce qui s'est traduit cette année-là par des pertes importantes pour l'Administration. La situation quant au nombre d'unités par bâtiment ne s'est pas encore rétablie.

En fonction de ce budget qui tient compte du fait que les navires-citernes sont de plus petite taille, l'Administration propose une augmentation de 5 %. Pour y parvenir, elle souhaite accroître les droits forfaitaires et minimaux de 3 % et les droits unitaires de 6,5 %. Cette structure tarifaire a été convenue après consultations avec les clients de Saint John. Sans ces augmentations, l'Administration prévoit enregistrer une perte de 36 000 \$ pour le port en 2016. Les augmentations produiront un profit estimatif de moins de 3 % en 2016. Ce taux de rendement demeure toutefois inférieur aux taux de rendement à long terme visés par l'Administration pour cette zone, malgré le fait que l'Administration ait investi considérablement dans de nouveaux bâtiments et traîne encore la dette de leur construction.

Eastern Newfoundland district

This district of Eastern Newfoundland comprises three compulsory ports: St. John's, Placentia Bay, and Holyrood. Like the other districts, they utilize a pool of pilots, each of whom is capable of providing service to any of the three ports. The individual ports take advantage of this structure as each of them can draw on resources from the pool to cover peak periods. An individual port that is not part of a district will have to carry more pilots to cover for these periods and at an increased cost to industry. As above, the pilots in a district are allocated to the individual ports based on the total time pilots spend working in each port.

Providing a quality service in this district is very challenging due to the length of pilotage in an area like Placentia Bay, the variance in the number of assignments from one day to the next, and the weather issues that can be faced in the area. When analyzing the service levels with the customers, and in response to their desire for a reduction in interruptions, it was decided that the Authority will target an increase in pilot numbers from 11 to 14 for the district. This increased staffing will be completed in 2016 with the addition of the final apprentice pilot planned at this time.

St. John's

For St. John's, the Authority is implementing a tariff that will increase pilotage revenue in the port by 5%. This increase is required as the number of assignments is declining as there has been an increase in certificated masters. The Authority will be increasing the basic, unit, and minimum charges by 5%. This increase is expected to move the port to a profit of 1% while covering their allocated portion of the increased pilot strength.

The traffic levels in St. John's have large fluctuations as traffic may spike for short periods and then subside. Business can come to the port on short-term contracts, while regular callers tend to apply for pilotage certificates. The Authority has to be able to provide service during these peak periods while minimizing financial losses during the down periods. The recent increases are intended to cover the additional costs of improved service and allow the Authority to offset projected losses during down years.

District de l'est de Terre-Neuve

Ce district compte trois ports assujettis au pilotage obligatoire, à savoir St. John's, la Baie Placentia et Holyrood. Tout comme les autres districts, le district de l'est de Terre-Neuve a recours à un bassin de pilotes et chacun de ces derniers est en mesure d'assurer des services à n'importe lequel de ces trois ports. Le fonctionnement en tant que district est avantageux pour chacun des ports, car ceux-ci peuvent puiser dans le bassin de pilotes pour faire face aux périodes de pointe. Un port ne faisant pas partie d'un district devrait maintenir en poste un plus grand nombre de pilotes pour composer avec ces périodes, à un coût accru pour l'industrie. Comme nous l'avons mentionné ci-dessus, les coûts rattachés aux pilotes d'un district sont affectés à chacun des ports en fonction du temps total que les pilotes consacrent à leur travail dans chaque port.

Il est vraiment difficile d'offrir un service de qualité dans ce district en raison de la longueur du service de pilotage dans un secteur comme la baie Placentia, de la différence dans le nombre d'affectations d'un jour à l'autre et des conditions météorologiques dans cette zone. Après l'analyse des niveaux de service avec les clients et en réponse à leur souhait de réduire les interruptions, il a été décidé que l'Administration viserait l'augmentation du nombre de pilotes de 11 à 14. Cette augmentation du personnel devrait être achevée en 2016 puisque l'ajout du dernier apprenti pilote est prévu à ce moment.

St. John's

Pour St. John's, l'Administration applique un tarif qui permettra d'augmenter les revenus de pilotage dans le port de 5 %. Cette hausse est nécessaire puisque le nombre d'affectations est en baisse en raison de l'augmentation du nombre de capitaines brevetés. L'Administration augmentera les droits forfaitaires, unitaires et minimaux de 5 %, ce qui permettra au port d'enregistrer un profit de 1 % tout en couvrant sa part allouée de l'augmentation de l'effectif accru de pilotes.

Les niveaux de trafic à St. John's subissent d'importantes variations, puisque le trafic peut connaître une hausse marquée pendant de courtes périodes, puis diminuer. Les entreprises peuvent venir au port pour des contrats à court terme, tandis que les utilisateurs réguliers ont tendance à présenter des demandes de certificat de pilotage. L'Administration doit être en mesure de fournir le service pendant ces périodes de pointe tout en minimisant les pertes financières lors des périodes creuses. Les récentes augmentations visent à couvrir les coûts additionnels du service amélioré et à permettre à l'Administration de compenser les pertes prévues durant les mauvaises années.

Placentia Bay

Placentia Bay is the port in the district with the most activity. The Authority was asked to address service concerns in the area and has responded by increasing pilot numbers in the district. In 2015, the Authority faces declining revenues in the area as the average size of vessel requiring pilotage has decreased by over 10%. With these smaller vessels, the current tariff will leave the Authority with a \$135,000 loss in 2016. With a goal of earning an operating profit in the port to cover outstanding capital loans for pilot boats, the Authority is increasing the basic, unit, and minimum charges by 5% to leave the port with an estimated 2% profit margin.

Holyrood

The port in the district with the least activity is Holyrood. In recent years, the activity in the port has ranged from a high of 39 assignments to a low of 23 assignments. Due to the increase in pilots for the district, the Authority will be increasing the basic, unit, and minimum charges by 5%. This increase will leave the port with a profit while covering their allocated portion of the increased pilot strength.

Cape Breton District

This district contains three compulsory ports: the Strait of Canso, the Bras d'Or Lake, and the port of Sydney. The district utilizes a pool of pilots, each of whom is capable of providing service to any of the three ports. Operating as a district is advantageous to the individual ports as they can draw on resources from the pool to cover peak periods. An individual port that is not part of a district will have to carry more pilots to cover for these periods at an increased cost to industry. The total costs of the pilots in a district are allocated to the individual ports based on the total time pilots spend working in each port.

The traffic levels in the Strait of Canso have been volatile after losing a significant amount of business in 2011. The area has a transshipment terminal that supplies refineries along the eastern seaboard of the United States. With no new refineries being developed and demand for petroleum products declining, the transshipment terminal has been relying more and more on a few major customers.

Baie Placentia

Le port de la baie Placentia est celui où l'activité est la plus élevée. On a demandé à l'Administration de régler les préoccupations relatives au service dans cette zone et elle a répondu en augmentant le nombre de pilotes. En 2015, l'Administration est confrontée à une baisse des revenus dans la zone étant donné que la taille moyenne des bâtiments assujettis au pilotage obligatoire a diminué de plus de 10 %. Comme les bâtiments sont plus petits, le tarif actuel représentera pour l'Administration une perte de 135 000 \$ en 2016. Dans le but d'obtenir un profit d'exploitation dans le port afin de couvrir des prêts de capital en souffrance pour des bateaux-pilotes, l'Administration augmente les droits forfaitaires, unitaires et minimaux de 5 %, ce qui laisse au port une marge de profit d'environ 2 %.

Holyrood

Dans le district, le port où l'activité est la plus faible est celui de Holyrood. Au cours des dernières années, l'activité du port a varié entre 39 et 23 affectations. En raison de l'augmentation des pilotes pour le district, l'Administration haussera les droits forfaitaires, unitaires et minimaux de 5 %. Cette augmentation permettra au port d'enregistrer un profit tout en couvrant sa part allouée de l'augmentation de l'effectif de pilotes.

District du Cap Breton

Ce district compte trois ports assujettis au pilotage obligatoire, à savoir le détroit de Canso, le lac Bras d'Or et le port de Sydney. Le district a recours à un bassin de pilotes, et chacun de ces derniers est en mesure d'assurer des services à n'importe lequel des trois ports. Le fonctionnement en tant que district est avantageux pour chacun des ports, car ceux-ci peuvent puiser dans le bassin de pilotes pour faire face aux périodes de pointe. Un port ne faisant pas partie d'un district devrait maintenir en poste un plus grand nombre de pilotes pour composer avec ces périodes, à un coût accru pour l'industrie. Les coûts totaux rattachés aux pilotes d'un district sont affectés à chacun des ports en fonction du temps total que les pilotes consacrent à leur travail dans chaque port.

Les niveaux de trafic dans le détroit de Canso ont été volatils après une importante baisse d'activités en 2011. La région dispose d'un terminal de transbordement qui approvisionne les raffineries le long de la côte est des États-Unis. Comme aucune nouvelle raffinerie n'est aménagée et que la demande en matière de produits pétroliers décline, le terminal de transbordement compte de plus en plus sur quelques clients importants.

After allowing the pilot strength in the area to be reduced by 30% from 2011 levels, the Authority realized that pilots will need to be added to maintain service levels to the satisfaction of our customers. The pilot strength was increased and service levels greatly improved.

Strait of Canso

For the compulsory pilotage area of the Strait of Canso, the Authority has had significant volatility in the area. This area has been negatively affected by a reduction in vessel size as there are fewer large tankers in the area and a coal transshipment operation has declined in the port. Due to this trend, the average pilotage revenue per vessel in 2015 was 1% less than in 2014 in spite of a tariff increase expected to pay for the increased staffing. The 2016 increase is to begin adjusting for the smaller vessels and increase the average revenues per assignment to where they were intended in previous budgets. The Authority is increasing the tariff charge by 10% and will be applied to the basic, unit, and minimum charges. This increase is expected to leave the area in a loss position, but the Authority is concerned about adding a larger increase on industry at this time.

Bras d'Or

The port in the district with the least activity is Bras d'Or. The activity in the port has declined as the primary business in this area is the shipment of gypsum from Little Narrows. This business has been impacted by the adoption of synthetic gypsum as an alternative to their core product. Assignments have decreased by over 20% from previous yearly averages. The Authority is proposing a 10% increase for the area that will be applied to the basic, unit, and minimum charges. Again, this increase is expected to leave the area in a loss position, but the Authority is concerned about adding a larger increase on industry at this time. The port is budgeted to provide less than 1% of the Authority's revenue in 2016.

Sydney

For Sydney, the Authority is proposing a tariff that will increase pilotage revenue in the port by 3%. This increase is required as the number of assignments in the area have declined from previous expectations. The Authority will be increasing the basic, unit, and minimum charges by 3%.

Après avoir permis que l'effectif de pilotes soit réduit de 30 % par rapport aux niveaux de 2011, l'Administration s'est rendu compte qu'il faudrait ajouter des pilotes pour maintenir les services à des niveaux qui satisfont nos clients. L'effectif de pilotes a donc été augmenté et les niveaux de service se sont grandement améliorés.

Détroit de Canso

Pour la zone de pilotage obligatoire du détroit de Canso, l'Administration est aux prises avec une volatilité importante. Cette zone est durement touchée par la diminution de la taille des bâtiments. En effet, les grands navires-citernes sont présents en moins grand nombre dans cette zone et les activités de transbordement du charbon ont diminué dans le port. Dans ce contexte, le revenu moyen de pilotage par bâtiment en 2015 était de 1 % de moins qu'en 2014, malgré l'augmentation tarifaire qui devait couvrir l'accroissement de l'effectif. L'augmentation de 2016 devrait servir de point de départ pour ce qui est de s'adapter aux bâtiments de plus petite taille et d'accroître les revenus moyens par affectation au niveau prévu dans les précédents budgets. L'Administration augmente le droit tarifaire de 10 % et l'appliquera aux droits forfaitaires, unitaires et minimaux. Cette zone devrait malgré tout enregistrer des pertes, mais l'Administration est préoccupée à l'idée d'imposer une augmentation encore plus grande à l'industrie à ce point-ci.

Bras d'Or

Dans le district, le port où l'activité est la plus faible est celui de Bras d'Or. L'activité dans le port a diminué étant donné que la principale activité commerciale dans cette zone est l'expédition de gypse de Little Narrows. Ce secteur d'activité est touché par l'utilisation de gypse synthétique comme solution de rechange au produit de base. Les affectations ont diminué de plus de 20 % par rapport aux moyennes des années précédentes. L'Administration appliquera une augmentation de 10 % qui sera appliquée aux droits tarifaires, unitaires et minimaux. Encore ici, cette zone devrait enregistrer des pertes, mais l'Administration est préoccupée à l'idée d'imposer une augmentation encore plus importante à l'industrie à ce point-ci. Le port devrait compter pour moins de 1 % des revenus de l'Administration en 2016.

Sydney

Pour Sydney, l'Administration appliquera un tarif qui fera augmenter les revenus de pilotage dans le port de 3 %. Cette augmentation est nécessaire puisque le nombre d'affectations dans cette zone a diminué par rapport à ce qui était prévu. L'Administration augmentera donc les droits forfaitaires, unitaires et minimaux de 3 %.

Central/Western Newfoundland District

Similar to the other districts, Central/Western Newfoundland encompasses three ports, Humber Arm, Bay of Exploits, and Stephenville, which share pilot resources. This district has had a dramatic decrease in assignments due to the decline of the paper industry over the years and activity has declined by 10% from 2014. The compulsory ports in this district are served by a complement of three pilots. Due to the large geographic area covered by the pilots (more than 400 km from one extremity to the other), it is impossible to reduce the number of pilots below the current level without significantly impacting service levels.

Humber Arm

For Humber Arm, the change will increase pilotage revenue in the port by 10%. This increase will be meant to cover inflationary increases in expenses and the increased cost of a winter pilot boat. This increase is expected to leave the area in a loss position, but the Authority is concerned about adding a larger increase on industry at this time.

Bay of Exploits

For Bay of Exploits, the change will increase pilotage revenue in the port by 3%. This increase will be meant to cover inflationary increases in expenses while the number of assignments in the area falls. This increase is projected to leave the port with a profit for 2016.

Summary

The following tables indicate the current charges for a one-way trip and the amendments in the compulsory tariffs:

Major ports

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Estimated Fuel Charge*	Cost for an Average Ship**
Strait of Canso, N.S.	2015	\$1,048	\$3.87	\$1,436	\$900	\$241	\$3,144
	2016	\$1,153	\$4.26	\$1,580	\$900	\$241	\$3,434
* Fuel charge is based on the latest 2015 average fuel price of \$0.832 and 290 L per trip.							
** Based on a ship of 479 units for the Strait of Canso.							

District du centre et de l'ouest de Terre-Neuve

Tout comme d'autres districts, le district du centre et de l'ouest de Terre-Neuve comprend trois ports, c'est-à-dire ceux de Humber Arm, de la baie des Exploits et de Stephenville, qui se partagent les ressources en pilotes. Ce district a connu une diminution spectaculaire du nombre d'affectations, en raison du ralentissement de l'industrie papetière au fil des ans. Le taux d'activité a en effet diminué de 10 % par rapport à 2014. Les ports assujettis au pilotage obligatoire de ce district sont desservis par un effectif de trois pilotes. En raison de la vaste zone géographique couverte par les pilotes (plus de 400 km d'une extrémité à l'autre), il est impossible de réduire encore le nombre de pilotes sans nuire de façon importante au niveau de service.

Baie Humber Arm

En ce qui concerne la baie Humber Arm, le changement aura pour effet d'augmenter les revenus de pilotage dans le port de 10 %. Cette hausse permettra de faire face aux augmentations inflationnistes des dépenses et au coût accru d'exploitation d'un bateau-pilote d'hiver. La zone devrait malgré tout enregistrer des pertes, mais l'Administration est préoccupée à l'idée d'imposer une augmentation encore plus grande à l'industrie pour le moment.

Baie des Exploits

Pour la baie des Exploits, le changement fera augmenter les revenus de pilotage dans le port de 3 %. Cette hausse permettra de faire face aux augmentations inflationnistes des dépenses alors que le nombre d'affectations chute dans cette zone. Grâce à cette augmentation, le port devrait enregistrer des profits en 2016.

Résumé

Les tableaux qui suivent indiquent les droits actuellement en vigueur pour un voyage simple et les modifications aux tarifs de pilotage obligatoire :

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Estimated Fuel Charge*	Cost for an Average Ship**
Placentia Bay, N.L.	2015	\$2,205	\$5.15	\$2,922	\$900	\$470	\$6,156
	2016	\$2,315	\$5.41	\$3,068	\$900	\$470	\$6,440
	* Fuel charge is based on the latest 2015 average fuel price of \$0.783 and 600 L per trip.						
	** Based on a ship of 676 units for Placentia Bay.						
Saint John, N.B.	2015	\$833	\$3.74	\$1,488	\$833	\$100	\$2,362
	2016	\$858	\$3.98	\$1,533	\$858	\$100	\$2,480
	* Fuel charge is based on the latest 2015 average fuel price of \$1,004 and 100 L per trip.						
	** Based on a ship of 382 units for Saint John.						

Principaux ports

		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimal	Droit d'annulation	Frais estimatifs de carburant*	Coût pour un navire moyen**
Déroit de Canso (N.-É.)	2015	1 048 \$	3,87 \$	1 436 \$	900 \$	241 \$	3 144 \$
	2016	1 153 \$	4,26 \$	1 580 \$	900 \$	241 \$	3 434 \$
	* Les frais de carburant sont fondés sur le prix moyen du carburant en 2015, soit 0,832 \$ et sur 290 L par trajet.						
	** Basé sur un navire de 479 unités dans le détroit de Canso.						
Baie Placentia (T.-N.-L.)	2015	2 205 \$	5,15 \$	2 922 \$	900 \$	470 \$	6 156 \$
	2016	2 315 \$	5,41 \$	3 068 \$	900 \$	470 \$	6 440 \$
	* Les frais de carburant sont fondés sur le prix moyen du carburant en 2015, soit 0,783 \$ et sur 600 L par trajet.						
	** Basé sur un navire de 676 unités dans la baie Placentia.						
Saint John (N.-B.)	2015	833 \$	3,74 \$	1 488 \$	833 \$	100 \$	2 362 \$
	2016	858 \$	3,98 \$	1 533 \$	858 \$	100 \$	2 480 \$
	* Les frais de carburant sont fondés sur le prix moyen du carburant en 2015, soit 1,004 \$ et sur 100 L par trajet.						
	** Basé sur un navire de 382 unités à Saint John.						

Other ports

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Cost for an Average Ship*
Sydney, N.S.	2015	\$1,071	\$6.39	\$2,197	\$900	\$3,039
	2016	\$1,103	\$6.58	\$2,263	\$900	\$3,130
	* Based on a ship of 308 units for Sydney.					
Bras d'Or, N.S.	2015	\$1,711	\$10.63	\$2,401	\$900	\$4,687
	2016	\$1,882	\$11.69	\$2,641	\$900	\$5,156
	* Based on a ship of 280 units for Bras d'Or.					

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Cost for an Average Ship*
St. John's, N.L.	2015	\$639	\$6.28	\$1,982	\$639	\$1,982
	2016	\$671	\$6.59	\$2,081	\$671	\$2,081
	* Based on a ship of 87 units for St. John's.					
Holyrood, N.L.	2015	\$639	\$6.28	\$1,982	\$639	\$2,755
	2016	\$671	\$6.59	\$2,081	\$671	\$2,893
	* Based on a ship of 337 units for Holyrood.					
Bay of Exploits, N.L.	2015	\$982	\$10.33	\$2,014	\$900	\$2,315
	2016	\$1,011	\$10.64	\$2,074	\$900	\$2,384
	* Based on a ship of 129 units for Bay of Exploits.					
Humber Arm, N.L.	2015	\$688	\$9.33	\$1,782	\$688	\$2,227
	2016	\$757	\$10.26	\$1,960	\$757	\$2,450
	* Based on a ship of 165 units for Humber Arm.					

The tables do not include the 1.5% surcharge.

Autres ports

		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimal	Droit d'annulation	Coût pour un bâtiment moyen*
Sydney (N.-É.)	2015	1 071 \$	6,39 \$	2 197 \$	900 \$	3 039 \$
	2016	1 103 \$	6,58 \$	2 263 \$	900 \$	3 130 \$
	* Basé sur un navire de 308 unités à Sydney.					
Bras d'Or (N.-É.)	2015	1 711 \$	10,63 \$	2 401 \$	900 \$	4 687 \$
	2016	1 882 \$	11,69 \$	2 641 \$	900 \$	5 156 \$
	* Basé sur un navire de 280 unités à Bras d'Or.					
St. John's (T.-N.-L.)	2015	639 \$	6,28 \$	1 982 \$	639 \$	1 982 \$
	2016	671 \$	6,59 \$	2 081 \$	671 \$	2 081 \$
	* Basé sur un navire de 87 unités à St. John's.					
Holyrood (T.-N.-L.)	2015	639 \$	6,28 \$	1 982 \$	639 \$	2 755 \$
	2016	671 \$	6,59 \$	2 081 \$	671 \$	2 893 \$
	* Basé sur un navire de 337 unités à Holyrood.					
Baie des Exploits (T.-N.-L.)	2015	982 \$	10,33 \$	2 014 \$	900 \$	2 315 \$
	2016	1 011 \$	10,64 \$	2 074 \$	900 \$	2 384 \$
	* Basé sur un navire de 129 unités à la baie des Exploits.					
Baie Humber Arm (T.-N.-L.)	2015	688 \$	9,33 \$	1 782 \$	688 \$	2 227 \$
	2016	757 \$	10,26 \$	1 960 \$	757 \$	2 450 \$
	* Basé sur un navire de 165 unités à la baie Humber Arm.					

Les tableaux ne tiennent pas compte du droit supplémentaire de 1,5 %.

Implementation, enforcement and service standards

Section 45 of the *Pilotage Act* provides an enforcement mechanism for these Regulations in that a Pilotage Authority can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid. Section 48 of the *Pilotage Act* stipulates that every person who fails to comply with the Act or regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$5,000.

Contact

Captain Sean Griffiths
Chief Executive Officer
Atlantic Pilotage Authority
Cogswell Tower, Suite 910
2000 Barrington Street
Halifax, Nova Scotia
B3J 3K1
Telephone: 902-426-2550
Fax: 902-426-4004

Mise en œuvre, application et normes de service

L'article 45 de la *Loi sur le pilotage* prévoit un mécanisme pour l'application de ce règlement. En effet, l'Administration peut aviser un agent des douanes de service dans un port canadien de ne pas donner congé à un navire lorsque des droits de pilotage exigibles sont impayés. L'article 48 de la *Loi sur le pilotage* prévoit que quiconque contrevient à la Loi ou aux règlements commet une infraction et est passible d'une amende maximale de 5 000 \$ par procédure sommaire.

Personne-ressource

Capitaine Sean Griffiths
Premier dirigeant
Administration de pilotage de l'Atlantique
Tour Cogswell, pièce 910
2000, rue Barrington
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 3K1
Téléphone : 902-426-2550
Télécopieur : 902-426-4004

Registration
SOR/2016-45 March 11, 2016

PILOTAGE ACT

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations

P.C. 2016-128 March 11, 2016

RESOLUTION

Whereas the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsection 20(3) of the *Pilotage Act*^a, published a copy of the proposed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations*, in the annexed form, in the *Canada Gazette*, Part I, on November 28, 2015;

Therefore, the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsection 20(1) of the *Pilotage Act*^a, makes the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations*.

Halifax, January 15, 2016

Captain Sean Griffiths
Chief Executive Officer
Atlantic Pilotage Authority

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 20(1) of the *Pilotage Act*^a, approves the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations*, made by the Atlantic Pilotage Authority.

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations

Amendments

1 (1) The portion of paragraph 14.1(1)(b) of the French version of the *Atlantic Pilotage Authority Regulations*¹ before subparagraph (i) is replaced by the following:

b) soit avoir effectué dans la zone de pilotage obligatoire, selon le cas :

^a R.S., c. P-14

¹ C.R.C., c. 1264

Enregistrement
DORS/2016-45 Le 11 mars 2016

LOI SUR LE PILOTAGE

Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique

C.P. 2016-128 Le 11 mars 2016

RÉSOLUTION

Attendu que, conformément au paragraphe 20(3) de la *Loi sur le pilotage*^a, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 28 novembre 2015, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*, conforme au texte ci-après,

À ces causes, en vertu du paragraphe 20(1) de la *Loi sur le pilotage*^a, l'Administration de pilotage de l'Atlantique prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*, ci-après.

Halifax, le 15 janvier 2016

Le premier dirigeant
de l'Administration de pilotage de l'Atlantique
Capitaine Sean Griffiths

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 20(1) de la *Loi sur le pilotage*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*, ci-après, pris par l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique

Modifications

1. (1) Le passage de l'alinéa 14.1(1)b) de la version française du *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*¹ précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

b) soit avoir effectué dans la zone de pilotage obligatoire, selon le cas :

^a L.R., ch. P-14

¹ C.R.C., ch. 1264

(2) Subsection 14.1(2) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(2) Le demandeur d'un brevet pour une zone de pilotage obligatoire n'est pas tenu de remplir les conditions additionnelles relatives aux états de service en mer prévues au paragraphe (1) s'il a terminé avec succès, au cours de la période de deux ans précédant la date de sa demande, un programme de familiarisation qui est établi par l'Administration et qui offre un niveau d'expérience équivalent.

(3) Section 14.1 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) Instead of meeting the additional experience at sea qualifications prescribed by subsection (1), an applicant for a pilotage certificate for a compulsory pilotage area set out below may, within the two-year period immediately before the date of the application, have successfully completed a familiarity program that is established by the Authority and provides an equivalent degree of experience:

- (a)** the Miramichi or Restigouche compulsory pilotage area in New Brunswick;
- (b)** the Bay of Exploits, Voisey's Bay, Humber Arm or Stephenville compulsory pilotage area in Newfoundland and Labrador; and
- (c)** the Pugwash compulsory pilotage area in Nova Scotia.

Coming into Force

2 These Regulations come into force on the day on which they are published in Part II of the *Canada Gazette*.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

The traffic levels in certain compulsory pilotage areas are very low. For example, in the past five years, the number of one-way trips has ranged from as few as 48 in Restigouche to 72 in Miramichi. There were only 53 trips in Voisey's Bay, performed on 21 different vessels. It is unlikely that one master would be able to obtain the trip

(2) Le paragraphe 14.1(2) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le demandeur d'un brevet pour une zone de pilotage obligatoire n'est pas tenu de remplir les conditions additionnelles relatives aux états de service en mer prévues au paragraphe (1) s'il a terminé avec succès, au cours de la période de deux ans précédant la date de sa demande, un programme de familiarisation qui est établi par l'Administration et qui offre un niveau d'expérience équivalent.

(3) L'article 14.1 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Le demandeur d'un certificat de pilotage pour l'une ou l'autre des zones de pilotage obligatoire mentionnées ci-après n'est pas tenu de remplir les conditions additionnelles relatives aux états de service en mer prévues au paragraphe (1) s'il a terminé avec succès, au cours de la période de deux ans précédant la date de sa demande, un programme de familiarisation qui est établi par l'Administration et qui offre un niveau d'expérience équivalent :

- a)** la zone de pilotage obligatoire de Miramichi ou de Restigouche, au Nouveau-Brunswick;
- b)** la zone de pilotage obligatoire de la baie des Exploits, de la baie Voisey's, de Humber Arm ou de Stephenville, à Terre-Neuve-et-Labrador;
- c)** la zone de pilotage obligatoire de Pugwash, en Nouvelle-Écosse.

Entrée en vigueur

2 Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Partie II de la Gazette du Canada*.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Les niveaux de trafic dans certaines zones de pilotage obligatoire sont très bas. Par exemple, au cours des cinq dernières années, le nombre de voyages simples a varié de 48 à Restigouche à 72 à Miramichi. Seulement 53 voyages ont été effectués dans la baie Voisey's, par 21 navires différents. Il est peu probable qu'un capitaine soit en mesure

requirements or the experience at sea qualifications in these low traffic areas.

In the previous version of the *Atlantic Pilotage Authority Regulations* (the Regulations) in force until March 11, 2014, there was a provision to allow an applicant for either a licence or certificate in one of the smaller ports “to undergo further training in accordance with a program approved by the Atlantic Pilotage Authority (the Authority) in order to ensure competency in the performance of pilotage duties in that area.”

While this worked for minor areas, applicants in the major ports specified in paragraph 14(1)(e) of these Regulations were not eligible for this further training. In order to broaden the pool of candidates for pilot licences, the Regulations were amended in March 2014 to include the possibility of completing a familiarity program to provide equivalent experience for licence candidates for all ports [subsection 14.1(2) in the current Regulations]. Unfortunately, the same program was not made available for certificate candidates for the smaller ports. In larger ports, it is much easier for a certificate holder to reach the trip requirements that exist in subsection 14.1(1) because there are many more frequent callers to the port.

Recent amendments to the Regulations have inadvertently removed the latitude previously afforded to the Authority to establish a program of further training for applicants for pilotage certificates in ports with a low volume of traffic. The issue is that the qualifications required under the current Regulations may be impracticable or unobtainable to candidates for those areas because of the low level of activity in a specified area. The Authority has examined its current Regulations and is making an adjustment to deal with challenges presented by external factors in minor ports where low traffic levels present additional challenges for the Authority and industry.

Background

The Authority is responsible for administering, in the interest of safety, an efficient pilotage service within the Canadian waters in and around the Atlantic provinces, including the waters of Chaleur Bay in the province of Quebec, south of Cap d’Espoir.

de répondre aux exigences de voyage ou de remplir les conditions relatives aux états de service en mer en raison des faibles niveaux de trafic dans ces zones.

La version du *Règlement de l’Administration de pilotage de l’Atlantique* (le Règlement), qui était en vigueur jusqu’au 11 mars 2014, comportait une disposition permettant à une personne qui soumettait une demande de brevet ou de certificat de pilotage dans l’un des ports de plus petite taille de « suivre d’autres cours de formation conformément au programme approuvé par l’Administration de pilotage de l’Atlantique (l’Administration), afin d’être apte à exercer les fonctions de pilote dans cette zone ».

Bien que ce principe fonctionnait bien pour les secteurs secondaires, les personnes qui soumettaient une demande visant les grands ports mentionnés à l’alinéa 14(1)e) de ce règlement n’étaient pas admissibles à cette formation plus poussée. Afin d’élargir le bassin de candidats à l’obtention d’un brevet de pilote, le Règlement a donc été modifié en mars 2014 afin d’y inclure la possibilité de suivre un programme de familiarisation offrant un niveau d’expérience équivalent pour les candidats à l’obtention d’un brevet dans tous les ports [paragraphe 14.1(2) du Règlement en vigueur]. Malheureusement, ce programme n’a pas été mis à la disposition des candidats à l’obtention d’un certificat dans les ports de plus petite taille. Dans les ports de plus grande taille, il est beaucoup plus facile pour les titulaires d’un certificat de répondre aux exigences de voyage prévues au paragraphe 14.1(1), car le nombre d’appelants y est beaucoup plus élevé.

Lorsque les modifications au Règlement ont été récemment apportées, le degré de latitude qui était accordé à l’Administration pour établir un programme de formation plus poussée à l’intention des demandeurs d’un certificat de pilotage dans les ports dont le volume de circulation est faible a été omis par inadvertance. Le problème est que les conditions requises en vertu du Règlement en vigueur sont irréalisables ou impossibles à obtenir en raison du faible niveau d’activité dans une zone en particulier. L’Administration a examiné le Règlement en vigueur et effectué des modifications pour relever les défis associés aux facteurs externes dans les petits ports où les faibles niveaux de trafic entraînent des défis supplémentaires pour l’Administration et l’industrie.

Contexte

L’Administration est responsable de la gestion, dans l’intérêt de la sécurité, d’un service de pilotage efficace à l’intérieur des eaux canadiennes et limitrophes des provinces de l’Atlantique, notamment les eaux de la baie des Chaleurs se trouvant dans la province de Québec, au sud du Cap d’Espoir.

In accordance with subsection 20(1) of the *Pilotage Act*, an Authority may, with the approval of the Governor in Council, make regulations necessary for the attainment of its objectives. The Authority has examined the current Regulations and is making an adjustment to deal with challenges presented by external factors.

Objectives

The objective of the amendment is to allow the experience at sea requirements for applicants for a pilotage certificate to be modified by the Authority to address areas where low traffic levels make the current Regulations impractical for mariners to apply for a pilotage certificate.

Description

The Authority is amending the Regulations under “Experience at Sea — Applicants” to allow a pilotage certificate applicant to complete a familiarity program within a two-year period prior to the application instead of meeting the additional experience at sea qualifications prescribed earlier in this section of the Regulations. This program will be available in areas with low traffic levels and are specified in the Regulations as the Miramichi or Restigouche compulsory pilotage areas of New Brunswick, the Bay of Exploits, Voisey’s Bay, Humber Arm or Stephenville compulsory pilotage areas of Newfoundland and Labrador, and the Pugwash compulsory pilotage area of Nova Scotia.

“One-for-One” Rule

This amendment is not expected to add any administrative burden on industry as the change affects the qualifications for certificates. This amendment will benefit industry in the above-mentioned ports by reducing the regulatory burden and by providing additional options or opportunities to meet requirements.

Small business lens

The small business lens does not apply to this amendment, as there are no costs (or significant costs) to small business.

Consultation

Consultation in various forms has taken place with the parties affected by these amendments. Shipping industry stakeholders initially raised concerns about the effect of

En vertu du paragraphe 20(1) de la *Loi sur le pilotage*, une Administration peut, avec l’approbation du gouverneur en conseil, prendre les règlements généraux nécessaires à l’exécution de sa mission. L’Administration a examiné le Règlement en vigueur et effectuée des modifications pour relever les défis associés aux facteurs externes.

Objectifs

La modification vise à autoriser l’Administration à modifier les exigences relatives aux états de service en mer des demandeurs d’un certificat de pilotage afin de tenir compte des zones où les faibles volumes de trafic sont tels que les marins sont empêchés de soumettre une demande en vue de l’obtention d’un certificat de pilotage.

Description

L’Administration a modifié les dispositions réglementaires relatives aux « États de service en mer — demandeurs » afin de permettre à un demandeur d’un certificat de pilotage de suivre un programme de familiarisation au cours de la période de deux ans qui précède la date de sa demande au lieu de remplir les conditions additionnelles relatives aux états de service en mer mentionnées plus tôt dans cet article du Règlement. Ce programme sera offert dans les zones où les volumes de trafic sont faibles et qui sont précisées dans le Règlement, soit les zones de pilotage obligatoire de Miramichi ou de Restigouche, au Nouveau-Brunswick, de la baie des Exploits, de la baie Voisey’s, de Humber Arm ou de Stephenville, à Terre-Neuve-et-Labrador, et la zone de pilotage obligatoire de Pugwash, en Nouvelle-Écosse.

Règle du « un pour un »

Il n’est pas prévu que cette modification alourdira le fardeau administratif de l’industrie, car le changement vise les conditions relatives aux certificats. Cette modification profitera à l’industrie dans les ports susmentionnés en allégeant le fardeau de la réglementation et en offrant des options ou des occasions supplémentaires de satisfaire aux exigences.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à cette proposition, étant donné qu’elle n’entraîne aucun coût (ou aucuns frais importants) pour les petites entreprises.

Consultation

Des consultations sous diverses formes ont été menées auprès des parties visées par les modifications. Les intervenants du secteur du transport maritime ont été les

the 2014 regulatory amendment, and consultations took place with both industry and the Canadian Marine Pilots' Association. Representatives from the pilots and industry were consulted extensively on the changes to the Regulations and their possible effects. In each meeting, operational issues and alternatives were discussed, and as a result, amendments were made to the Regulations. The response from the stakeholders has been positive, with every indication that the changes are seen as reasonable and necessary.

These amendments were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on November 28, 2015, followed by a 30-day comment period to provide interested persons with the opportunity to make comments or to file a notice of objection. No comments were received and no notices of objection were filed.

Rationale

The amendments are expected to give applicants for a pilotage certificate more options on how they become familiar with these low volume areas. The Authority will develop a familiarity program based on the navigational requirements of the particular pilotage area, the amount of experience of the candidate, the type of vessel, and other factors. The familiarity program may include trips in the pilotage area with licensed pilots and simulator training. The cost will be borne by the candidate or the employer, but over time, money will be saved when they will no longer pay pilotage charges for the respective area.

The persons who are required to meet the experience at sea qualifications prescribed in the *General Pilotage Regulations* are experienced masters. The changes will affect the additional experience at sea requirements set out in the Regulations. By making changes to the applicant screening process through the introduction of the familiarity program, there will also be more options for pilotage certificate applicants to get familiar with an area where there is declining or intermittent traffic. In order for the Authority to provide quality service and efficient oversight in these areas, it is important that there be as many tools as possible available for training and familiarization.

The alternative qualification requires time spent as master (or person in charge of the deck watch). The alternative

premiers à soulever des préoccupations au sujet des incidences des modifications apportées au Règlement en 2014, et des consultations ont été menées auprès de l'industrie et de l'Association des pilotes maritimes du Canada. Des représentants des pilotes et de l'industrie ont été consultés à de nombreuses reprises sur les changements apportés au Règlement et leurs effets possibles. Les questions opérationnelles et des solutions de rechange ont été discutées lors de chaque réunion, et des modifications ont été apportées à la proposition en conséquence. La réponse des intervenants a été positive, et tout indique que les modifications sont jugées raisonnables et nécessaires.

Ces modifications ont fait l'objet d'une publication au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 28 novembre 2015, pour une période de 30 jours afin de solliciter des commentaires du public et d'offrir la possibilité aux intéressés de formuler un avis d'opposition. Aucune observation n'a été reçue et aucun avis d'opposition n'a été déposé.

Justification

Les modifications devraient offrir aux demandeurs d'un certificat de pilotage un plus grand nombre d'options sur la façon de se familiariser avec les zones où les volumes de trafic sont faibles. L'Administration élaborera un programme de familiarisation axé sur les exigences en matière de navigation de la zone de pilotage dont il est question, de l'expérience du candidat, du type de bâtiment et d'autres facteurs. Le programme de familiarisation peut comprendre des déplacements dans la zone de pilotage avec des pilotes brevetés ainsi que des séances d'entraînement au simulateur. Les coûts connexes seront assumés par le candidat ou son employeur, mais au fil du temps, des économies seront réalisées lorsqu'ils ne paieront plus les droits de pilotage pour la zone en cause.

Les personnes tenues de remplir les conditions relatives aux états de service en mer prévues par le *Règlement général sur le pilotage* sont des capitaines chevronnés. Les changements auront une incidence sur les exigences additionnelles relatives aux états de service en mer fixées par le Règlement. Grâce aux changements apportés au processus de sélection des demandeurs dans le cadre du programme de familiarisation, les demandeurs d'un certificat de pilotage disposeront de plus d'options pour se familiariser avec les zones où le trafic est à la baisse ou intermittent. Il est important d'offrir le plus grand nombre d'outils possible pour la formation et la familiarisation afin que l'Administration puisse fournir des services de qualité et assurer une surveillance efficiente dans ces zones.

Les autres exigences concernent le temps consacré à titre de capitaine (ou à titre de personne chargée du quart à la

requirement calls for serving as master on voyages in the area for 18 months, or a longer combination of master and deck watch responsibilities, under paragraph 14.1(1)(a). This may be more attainable; however, there is no requirement to have significant experience in the area other than that found in subsection 14.2(2). That subsection requires four one-way trips in the area within the two-year period immediately before the date of application. A scenario may therefore ensue in which a master has been in the area twice in an 18-month period, but only has had two voyages consisting of four one-way trips. These voyages could have been about 18 months apart.

The changes in the applicant qualifications for pilotage certificates will not affect the safety or efficiency of the pilotage service, as there will be a requirement to complete a familiarity program established by the Authority. The status quo in these areas would have left the Authority and industry in a situation where it is getting more difficult for capable mariners to qualify to receive a pilotage certificate.

Implementation, enforcement and service standards

No change is expected to compliance and enforcement of the *Atlantic Pilotage Authority Regulations*.

Contact

Captain Sean Griffiths
Chief Executive Officer
Atlantic Pilotage Authority
Cogswell Tower, Suite 910
2000 Barrington Street
Halifax, Nova Scotia
B3J 3K1
Telephone: 902-426-2550
Fax: 902-426-4004

passerelle). En vertu de l'alinéa 14.1(1)a), il est exigé que le demandeur ait servi en qualité de capitaine lors de voyages dans la zone de pilotage pendant 18 mois, ou ait assumé les responsabilités de capitaine et de personne chargée du quart à la passerelle pendant une période plus longue. Bien que cela soit plus réalisable, rien n'indique qu'il est nécessaire de posséder une expérience appréciable dans une zone autre que celle précisée au paragraphe 14.2(2). En vertu de cette disposition, le demandeur doit avoir effectué quatre voyages simples dans la zone au cours de la période de deux ans précédant sa demande. Il est donc possible qu'un capitaine ait navigué dans la zone à deux reprises au cours d'une période de 18 mois, mais qu'il ait seulement effectué deux voyages composés de quatre voyages simples. Ces voyages auraient pu être effectués à un intervalle d'environ 18 mois.

Les changements apportés aux conditions que doit remplir le demandeur d'un certificat de pilotage n'auront pas d'incidence sur la sécurité ou l'efficacité des services de pilotage, étant donné qu'il sera nécessaire de suivre un programme de familiarisation établi par l'Administration. Le statu quo dans ces zones aurait laissé l'Administration et l'industrie dans une situation où il aurait été de plus en plus difficile pour des marins compétents de se qualifier pour recevoir un certificat de pilotage.

Mise en œuvre, application et normes de service

On ne prévoit aucun changement au respect et à l'application du *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*.

Personne-ressource

Capitaine Sean Griffiths
Premier dirigeant
Administration de pilotage de l'Atlantique
Tour Cogswell, pièce 910
2000, rue Barrington
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 3K1
Téléphone : 902-426-2550
Télécopieur : 902-426-4004

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/2016-33		Finance	By-law Amending the Canada Deposit Insurance Corporation Deposit Insurance Information By-law.....	415
SOR/2016-34		Environment and Climate Change	Rules Amending the Rules of Procedure for Boards of Review	420
SOR/2016-35	2016-118	Public Safety	Regulations Amending the Passenger Information (Customs) Regulations	426
SOR/2016-36	2016-119	Public Safety	Regulations Amending the Designated Provisions (Customs) Regulations	499
SOR/2016-37	2016-120	Public Safety	Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations	501
SOR/2016-38	2016-121	Public Safety	Regulations Amending the Protection of Passenger Information Regulations	517
SOR/2016-39	2016-122	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Enhanced Access Controls)	525
SOR/2016-40	2016-123	Finance	Order Amending Schedule 2 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2016-1 (Dakota Plains)	560
SOR/2016-41	2016-124	Global Affairs	Regulations Amending the Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials (Tunisia and Egypt) Regulations	563
SOR/2016-42	2016-125	Global Affairs	Order Extending the application of the Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials (Tunisia) Regulations	568
SOR/2016-43	2016-126	Health	Potable Water on Board Trains, Vessels, Aircraft and Buses Regulations	569
SOR/2016-44	2016-127	Transport	Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996	626
SOR/2016-45	2016-128	Transport	Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations	643

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
Atlantic Pilotage Authority Regulations — Regulations Amending Pilotage Act	SOR/2016-45	11/03/16	643	
Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996 — Regulations Amending Pilotage Act	SOR/2016-44	11/03/16	626	
Boards of Review — Rules Amending the Rules of Procedure..... Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2016-34	10/03/16	420	
Canada Deposit Insurance Corporation Deposit Insurance Information By-law — By-law Amending Canada Deposit Insurance Corporation Act	SOR/2016-33	04/03/16	415	
Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Enhanced Access Controls) — Regulations Amending Aeronautics Act	SOR/2016-39	11/03/16	525	
Designated Provisions (Customs) Regulations — Regulations Amending Customs Act	SOR/2016-36	11/03/16	499	
Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials (Tunisia and Egypt) Regulations — Regulations Amending Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials Act	SOR/2016-41	11/03/16	563	
Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials (Tunisia) Regulations — Order Extending the application Freezing Assets of Corrupt Foreign Officials Act	SOR/2016-42	11/03/16	568	
Immigration and Refugee Protection Regulations — Regulations Amending Immigration and Refugee Protection Act	SOR/2016-37	11/03/16	501	
Passenger Information (Customs) Regulations — Regulations Amending Customs Act	SOR/2016-35	11/03/16	426	
Potable Water on Board Trains, Vessels, Aircraft and Buses Regulations Department of Health Act	SOR/2016-43	11/03/16	569	n
Protection of Passenger Information Regulations — Regulations Amending Immigration and Refugee Protection Act	SOR/2016-38	11/03/16	517	
Schedule 2 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2016-1 (Dakota Plains) — Order Amending First Nations Goods and Services Tax Act	SOR/2016-40	11/03/16	560	

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/2016-33		Finances	Règlement administratif modifiant le Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada sur les renseignements relatifs à l'assurance-dépôts	415
DORS/2016-34		Environnement et Changement climatique	Règles modifiant les Règles de procédure applicables aux commissions de révision	420
DORS/2016-35	2016-118	Sécurité publique	Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes).....	426
DORS/2016-36	2016-119	Sécurité publique	Règlement modifiant le Règlement sur les dispositions désignées (douanes).....	499
DORS/2016-37	2016-120	Sécurité publique	Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés	501
DORS/2016-38	2016-121	Sécurité publique	Règlement modifiant le Règlement sur la protection des renseignements relatifs aux passagers	517
DORS/2016-39	2016-122	Transports	Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (mesures supplémentaires de contrôle de l'accès).....	525
DORS/2016-40	2016-123	Finances	Décret modifiant l'annexe 2 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2016-1 (Dakota Plains)	560
DORS/2016-41	2016-124	Affaires mondiales	Règlement modifiant le Règlement sur le blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus (Tunisie et Égypte)	563
DORS/2016-42	2016-125	Affaires mondiales	Décret prolongeant la période de validité du Règlement sur le blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus (Tunisie)	568
DORS/2016-43	2016-126	Santé	Règlement sur l'eau potable à bord des trains, bâtiments, aéronefs et autocars	569
DORS/2016-44	2016-127	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996.....	626
DORS/2016-45	2016-128	Transports	Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique	643

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
Administration de pilotage de l'Atlantique — Règlement modifiant le Règlement..... Pilotage (Loi)	DORS/2016-45	11/03/16	643	
Annexe 2 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2016-1 (Dakota Plains) — Décret modifiant... Taxe sur les produits et services des premières nations (Loi)	DORS/2016-40	11/03/16	560	
Blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus (Tunisie) — Décret prolongeant la période de validité du Règlement..... Blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus (Loi)	DORS/2016-42	11/03/16	568	
Blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus (Tunisie et Égypte) — Règlement modifiant le Règlement..... Blocage des biens de dirigeants étrangers corrompus (Loi)	DORS/2016-41	11/03/16	563	
Commissions de révision — Règles modifiant les Règles de procédure applicables..... Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2016-34	10/03/16	420	
Dispositions désignées (douanes) — Règlement modifiant le Règlement..... Douanes (Loi)	DORS/2016-36	11/03/16	499	
Eau potable à bord des trains, bâtiments, aéronefs et autocars — Règlement..... Ministère de la santé (Loi)	DORS/2016-43	11/03/16	569	n
Immigration et la protection des réfugiés — Règlement modifiant le Règlement..... Immigration et la protection des réfugiés (Loi)	DORS/2016-37	11/03/16	501	
Protection des renseignements relatifs aux passagers — Règlement modifiant le Règlement..... Immigration et la protection des réfugiés (Loi)	DORS/2016-38	11/03/16	517	
Renseignements relatifs aux passagers (douanes) — Règlement modifiant le Règlement..... Douanes (Loi)	DORS/2016-35	11/03/16	426	
Société d'assurance-dépôts du Canada sur les renseignements relatifs à l'assurance-dépôts — Règlement administratif modifiant le Règlement administratif..... Société d'assurance-dépôts du Canada (Loi)	DORS/2016-33	04/03/16	415	
Sûreté aérienne (mesures supplémentaires de contrôle de l'accès) — Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012..... Aéronautique (Loi)	DORS/2016-39	11/03/16	525	
Tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996 — Règlement modifiant le Règlement..... Pilotage (Loi)	DORS/2016-44	11/03/16	626	