

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, JULY 2, 2014

OTTAWA, LE MERCREDI 2 JUILLET 2014

Statutory Instruments 2014

Textes réglementaires 2014

SOR/2014-151 to 172 and SI/2014-54 to 56 and 58 to 61

DORS/2014-151 à 172 et TR/2014-54 à 56 et 58 à 61

Pages 1763 to 2128

Pages 1763 à 2128

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* on January 1, 2014, 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 Works and Government Services Canada by email at questions@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 1^{er} janvier 2014, 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 Travaux publics et Services gouvernementaux Canada par courriel à l’adresse questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Registration
SOR/2014-151 June 13, 2014

MEAT INSPECTION ACT

Regulations Amending the Meat Inspection Regulations, 1990

P.C. 2014-676 June 12, 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food and the Minister of Health, pursuant to section 20^a of the *Meat Inspection Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Meat Inspection Regulations, 1990*.

REGULATIONS AMENDING THE MEAT INSPECTION REGULATIONS, 1990

AMENDMENTS

1. (1) The definition “flock information document” in subsection 2(1) of the *Meat Inspection Regulations, 1990*¹ is repealed.

(2) The definitions “ante-mortem examination”, “food animal” and “inspection” in subsection 2(1) of the Regulations are replaced by the following:

“ante-mortem examination” means, in respect of a food animal that is slaughtered in a registered establishment, the examination of the animal, or the examination of a sample from a shipment of animals that includes the food animal, and the examination of the animal information document in respect of the animal or the shipment of animals, by the operator under the supervision of an official veterinarian; (*examen ante mortem*)

“food animal” means any animal in the class of mammals or birds that is slaughtered and processed as meat products for human consumption and for which an inspection system has been established for the purpose of these Regulations; (*animal pour alimentation humaine*)

“inspection” includes

- (a) in respect of an animal, product or other thing, the examination of a sample from a shipment or other collection of animals, products or other things,
- (b) in respect of a process, the verification or monitoring of the process, and
- (c) in respect of an animal, the examination of the animal information document in respect of the animal or the shipment of animals that includes the animal; (*inspection*)

(3) The definition “médecin vétérinaire officiel” in subsection 2(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

« médecin vétérinaire officiel » Médecin vétérinaire désigné à titre d’inspecteur en vertu du paragraphe 13(3) de la *Loi sur l’Agence canadienne d’inspection des aliments*. (*official veterinarian*)

Enregistrement
DORS/2014-151 Le 13 juin 2014

LOI SUR L’INSPECTION DES VIANDES

Règlement modifiant le Règlement de 1990 sur l’inspection des viandes

C.P. 2014-676 Le 12 juin 2014

Sur recommandation du ministre de l’Agriculture et de l’Agro-alimentaire et de la ministre de la Santé et en vertu de l’article 20^a de la *Loi sur l’inspection des viandes*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de 1990 sur l’inspection des viandes*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE 1990 SUR L’INSPECTION DES VIANDES

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « document d’information sur le troupeau », au paragraphe 2(1) du *Règlement de 1990 sur l’inspection des viandes*¹, est abrogée.

(2) Les définitions de « animal pour alimentation humaine », « examen ante mortem » et « inspection », au paragraphe 2(1) du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« animal pour alimentation humaine » Animal de la classe des mammifères ou des volailles qui est abattu et transformé comme produits de viande pour l’alimentation humaine et pour lequel un système d’inspection a été mis en place pour l’application du présent règlement. (*food animal*)

« examen ante mortem » Dans le cas d’un animal pour alimentation humaine destiné à l’abattage dans un établissement agréé, examen de l’animal, ou examen d’un échantillon d’une expédition d’animaux qui comprend l’animal pour alimentation humaine, et vérification du document d’information sur l’animal relatif à l’animal ou à l’expédition d’animaux, effectués par un exploitant sous la supervision d’un médecin vétérinaire officiel. (*ante-mortem examination*)

« inspection » S’entend notamment :

- a) de l’examen d’un échantillon d’une expédition ou d’un autre groupe d’animaux, de produits ou d’autres objets;
- b) de la vérification ou de la surveillance d’un procédé;
- c) de la vérification du document d’information sur l’animal relatif à un animal ou à une expédition d’animaux qui comprend l’animal. (*inspection*)

(3) La définition de « médecin vétérinaire officiel », au paragraphe 2(1) de la version française du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« médecin vétérinaire officiel » Médecin vétérinaire désigné à titre d’inspecteur en vertu du paragraphe 13(3) de la *Loi sur l’Agence canadienne d’inspection des aliments*. (*official veterinarian*)

^a S.C. 1993, c. 44, s. 184
^b R.S., c. 25 (1st Supp.)
¹ SOR/90-288

^a L.C. 1993, ch. 44, art. 184
^b L.R., ch. 25 (1^{er} suppl.)
¹ DORS/90-288

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

“animal information document” means a document completed in accordance with subsection 66(1); (*document d’information sur l’animal*)

“game animal” means a wild animal, including an animal living in an enclosed territory under conditions of freedom similar to those of wild animals; (*gibier*)

“on-farm food safety program” means a program that is based on a system that identifies, evaluates and controls hazards on a farm or other place relating to the safety of food derived from a food animal and is implemented by the producer of the animal; (*programme de salubrité des aliments à la ferme*)

2. (1) Paragraph 3(3)(e) of the Regulations is replaced by the following:

(e) a meat product derived from a muskox, caribou or reindeer that is a game animal, if the meat product was produced under an inspection system established for the purposes of these Regulations; and

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

(b) certified, by a person who is empowered by the United States Department of Agriculture to enforce the national meat inspection legislation of the United States, as being a product of that country and as meeting the standards set out in these Regulations and as being packaged and labelled in accordance with these Regulations.

3. (1) The portion of subsection 9(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

9. (1) Subject to subsections (2) and (3) and section 121, no meat product shall be identified as edible unless

(2) Section 9 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) On the request of an operator and with the consent of the President, a meat product derived from a muskox, caribou or reindeer that is a game animal may be identified as edible if

(a) the meat product was produced under an inspection system established for the purposes of these Regulations;

(b) the carcass from which the meat product is derived is dressed and subjected to a post-mortem inspection, in accordance with these Regulations; and

(c) the meat product conforms to the applicable standards prescribed by these Regulations and the *Food and Drug Regulations*.

4. Section 35 of the Regulations is repealed.

5. Section 38 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(2) No carcass of a food animal shall be admitted to an area of a registered establishment where food animals are dressed if the condition of the carcass would or would be likely to constitute a contamination hazard during the dressing of the carcass.

(4) Le paragraphe 2(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« document d’information sur l’animal » Document visé au paragraphe 66(1). (*animal information document*)

« gibier » Animal sauvage, y compris un animal vivant dans un territoire clos et dont les conditions de liberté sont semblables à celles des animaux sauvages. (*game animal*)

« programme de salubrité des aliments à la ferme » Programme qui est fondé sur un système qui définit, évalue et maîtrise les dangers dans une ferme ou un autre endroit relatifs à la salubrité des aliments provenant d’animaux pour alimentation humaine et qui est mis en œuvre par l’éleveur de ces animaux. (*on-farm food safety program*)

2. (1) L’alinéa 3(3)e) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

e) le produit de viande qui provient d’un bœuf musqué, d’un caribou ou d’un renne qui est un gibier, si le produit de viande a été produit dans le cadre d’un système d’inspection mis en place pour l’application du présent règlement;

(2) L’alinéa 3(5)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) d’autre part, si la personne habilitée par le ministère de l’agriculture des États-Unis à contrôler l’application de la législation de ce pays régissant l’inspection des viandes atteste qu’il s’agit de produits conformes aux normes prévues par le présent règlement, et dont l’emballage et l’étiquetage sont conformes au présent règlement.

3. (1) Le passage du paragraphe 9(1) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

9. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3) et de l’article 121, un produit de viande ne peut être désigné comme étant comestible que si les conditions ci-après sont réunies :

(2) L’article 9 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Sur demande de l’exploitant et avec l’autorisation du président, un produit de viande qui provient d’un bœuf musqué, d’un caribou ou d’un renne qui est un gibier peut être désigné comme étant comestible si les conditions ci-après sont réunies :

a) le produit de viande a été produit dans le cadre d’un système d’inspection mis en place pour l’application du présent règlement;

b) la carcasse dont provient le produit de viande est habillée et soumise à une inspection *post mortem* conformément au présent règlement;

c) le produit de viande satisfait aux normes applicables prescrites par le présent règlement et le *Règlement sur les aliments et drogues*.

4. L’article 35 du même règlement est abrogé.

5. L’article 38 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(2) Aucune carcasse d’animal pour alimentation humaine ne peut être admise dans une aire d’un établissement agréé où des animaux pour alimentation humaine sont habillés si son état constitue ou constitue vraisemblablement un danger de contamination au cours de l’habillage de la carcasse.

6. Section 40 of the Regulations is replaced by the following:

40. The time interval between the slaughter of a food animal and the evisceration of its carcass shall be such as to prevent deterioration of the carcass.

7. Paragraph 44(1)(a) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of subparagraph (ii) and by adding the following after subparagraph (iii):

(iv) is derived from a game animal referred to in subsection 44.1(1); or

8. The Regulations are amended by adding the following after section 44:

44.1 (1) This section applies to meat products derived from an eviscerated game animal carcass that have not been inspected under an inspection system established for the purpose of these Regulations.

(2) The meat products shall not be admitted to a registered establishment if their condition would or would be likely to constitute a contamination hazard for other food in the registered establishment.

(3) The meat products shall not be admitted to a registered establishment unless it has the facilities and equipment required to handle them.

(4) The identity of the meat products, except skin, hair, horns, antlers, hooves, feathers and inedible parts of the carcass, shall be maintained while they are in the registered establishment.

(5) The meat products shall not be admitted to any area of a registered establishment other than an area where food animals are dressed unless they are free of apparent defects and, in the case of birds, of feathers, and, in the case of any other animal, of skin, hair, horns, antlers and hooves.

(6) Subject to subsections (7) to (9), the meat products shall not be handled or stored in a room of a registered establishment in which meat products derived from a food animal are present.

(7) A dressed carcass that is free of apparent defects may be stored together with meat products derived from a food animal if there is no contact, either direct or indirect, between the carcass and the meat products.

(8) Meat products that are derived from a dressed carcass and that are packaged and bear a label indicating the name of the person from whom they were received and the species of game animal from which they are derived may be stored in the same room of a registered establishment where meat products from a food animal are stored.

(9) Meat products that are derived from a dressed carcass may be handled in the same room as meat products derived from a food animal for the purpose of combining the two types of meat products.

(10) Sections 89 to 120 do not apply to a meat product.

(11) A meat product that is intended for use as food that is removed from a registered establishment, or the outer receptacle or

6. L'article 40 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

40. La carcasse de tout animal pour alimentation humaine abattu doit être éviscérée dans un délai qui permet d'en éviter l'altération.

7. L'alinéa 44(1)a) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (iii), de ce qui suit :

(iv) soit qu'il provient d'un gibier visé au paragraphe 44.1(1);

8. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 44, de ce qui suit :

44.1 (1) Le présent article s'applique aux produits de viande provenant de la carcasse d'un gibier éviscéré qui n'ont pas été inspectés dans le cadre d'un système d'inspection mis en place pour l'application du présent règlement.

(2) Les produits de viande ne peuvent être admis dans un établissement agréé que si leur état ne constitue pas ou ne constitue vraisemblablement pas un danger de contamination pour tout autre aliment dans cet établissement.

(3) Les produits de viande ne peuvent être admis dans un établissement agréé que si celui-ci dispose des installations et de l'équipement nécessaires à leur manutention.

(4) La désignation des produits de viande, à l'exception de la peau, des poils, des cornes, des bois, des onglons, des plumes et des parties incontestables de la carcasse, doit être conservée pendant que ceux-ci sont dans un établissement agréé.

(5) Les produits de viande ne peuvent être admis dans une aire d'un établissement agréé autre qu'une aire où des animaux pour alimentation humaine sont habillés, à moins qu'ils ne soient exempts de défauts apparents et, dans le cas de la volaille, de plumes et, dans le cas d'autres animaux, de peau, de poils, de cornes, de bois et d'onglons.

(6) Sous réserve des paragraphes (7) à (9), les produits de viande ne peuvent être manutentionnés ou entreposés dans une pièce d'un établissement agréé où il y a des produits de viande provenant d'un animal pour alimentation humaine.

(7) Une carcasse habillée exempte de défauts apparents peut être entreposée avec des produits de viande provenant d'un animal pour alimentation humaine si elle n'entre pas en contact direct ou indirect avec ces produits.

(8) Les produits de viande emballés provenant d'une carcasse habillée et portant une étiquette indiquant le nom de la personne de laquelle ils ont été reçus et de l'espèce de gibier dont ils proviennent peuvent être entreposés dans la même pièce d'un établissement agréé que des produits de viande provenant d'un animal pour alimentation humaine.

(9) Les produits de viande provenant d'une carcasse habillée peuvent être manutentionnés dans la même pièce que des produits de viande provenant d'un animal pour alimentation humaine dans le but de combiner les deux types de produits de viande.

(10) Les articles 89 à 120 ne s'appliquent pas aux produits de viande.

(11) Les produits de viande destinés à être utilisés comme aliments et qui sont enlevés d'un établissement agréé, ou le récipient

covering used in connection with the meat product, shall bear a label indicating

- (a) the species of game animal from which the meat product is derived; and
- (b) the name of the person from whom the meat product was received.

(12) If the meat product or a part of it is dressed, boned, cut up, processed or otherwise handled in a registered establishment, the utensils, equipment, room or area used shall be cleaned and sanitized before any food animal meat product is dressed, boned, cut up, processed or otherwise handled in the room or area.

(13) The meat shall be returned to the person from whom it was received together with any food with which it has been combined and, on request of that person, any of the other meat products from the same animal.

9. Section 66 of the Regulations is replaced by the following:

66. (1) Subject to subsection (4), an equine animal and a bird, other than an ostrich, rhea and emu, may be presented for slaughter in a registered establishment only if the operator has been provided with a completed animal information document in respect of the animal by the owner or producer of the animal, or their authorized representative.

(2) The animal information document must include

- (a) the name and contact information of the owner or producer of the animal;
- (b) the identification of the last location at which the animal was raised or kept before being sent to slaughter by specifying the address of the location or a code or number that identifies the location;
- (c) the identification number of each animal or other information that identifies it;
- (d) in the case of an equine animal, the name of any on-farm food safety program in which the owner or producer participates;
- (e) a description of any physical or chemical hazard with respect to the animal of which the owner or producer is aware;
- (f) in the case of birds, other than ostriches, rheas and emus, the time at which the catching of the birds to be loaded started, the last time that the birds had access to water before loading and the last time at which the birds were fed before loading the birds in the transport containers;
- (g) in the case of an equine animal, for the last 180 days of the life of the animal,
 - (i) the name of any disease or syndrome that was diagnosed or a description of the clinical signs of any illness or deviation from normal behaviour or appearance,
 - (ii) the name of any drug or vaccine administered, as well as its Drug Identification Number, if any, its route of administration, the last date of its administration and the dosage administered and either the withdrawal period or, in the case of extra label drug use, a copy of the prescription issued by a veterinarian together with a document attesting to the withdrawal period determined by a competent person or body respecting that use, and
 - (iii) any use of the animal;

ou l'enveloppe extérieur de ceux-ci, portent une étiquette indiquant :

- a) l'espèce de gibier dont ils proviennent;
- b) le nom de la personne de laquelle ils ont été reçus.

(12) Si les produits de viande ou une partie de ceux-ci sont habillés, désossés, coupés, transformés ou autrement manutentionnés dans un établissement agréé, l'équipement, les ustensiles, la pièce et l'aire utilisés sont nettoyés et assainis avant qu'un produit de viande provenant d'un animal pour alimentation humaine ne soit habillé, désossé, coupé, transformé ou autrement manutentionné dans la pièce ou l'aire.

(13) La viande, ainsi que tout aliment avec lequel elle a été combinée, est remise à la personne de laquelle elle a été reçue avec, à la demande de cette personne, tout autre produit de viande du même animal.

9. l'article 66 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

66. (1) Sous réserve du paragraphe (4), un équidé ou une volaille, autre qu'une autruche, un émeu et un nandou, ne peut être présenté pour abattage dans un établissement agréé que si l'exploitant a reçu, à l'égard de cet animal, un document d'information sur l'animal dûment rempli fourni par l'éleveur ou le propriétaire de l'animal ou leur représentant autorisé.

(2) Le document d'information sur l'animal comprend :

- a) les nom et coordonnées de l'éleveur ou du propriétaire de l'animal;
- b) la désignation du dernier endroit où l'animal a été élevé ou gardé avant d'être envoyé à l'abattage en précisant l'adresse de l'endroit ou un code ou numéro qui désigne l'endroit;
- c) le numéro d'identification de chaque animal ou d'autres renseignements qui identifient l'animal;
- d) dans le cas d'un équidé, le nom du programme de salubrité des aliments à la ferme auquel l'éleveur ou le propriétaire participe, le cas échéant;
- e) une description de tout danger physique ou chimique lié à l'animal dont l'éleveur ou le propriétaire a connaissance;
- f) dans le cas de la volaille, autre que l'autruche, le nandou ou l'émeu, l'heure à laquelle elle a commencé à être attrapée en vue de son chargement dans les conteneurs, l'heure à laquelle elle a eu accès à de l'eau pour la dernière fois avant son chargement et l'heure à laquelle elle a eu accès à de la nourriture pour la dernière fois avant son chargement;
- g) dans le cas d'un équidé, pour les cent quatre-vingts derniers jours de vie de l'équidé :
 - (i) le nom de toute maladie ou de tout syndrome qui a été diagnostiqué ou une description des signes cliniques de toute maladie ou déviation du comportement habituel ou de changement de l'apparence normale,
 - (ii) le nom des médicaments ou des vaccins administrés, leur numéro d'identification du médicament, le cas échéant, leur voie d'administration, la date de leur dernière administration et la dose administrée, ainsi que leur délai d'attente ou, dans le cas de l'utilisation d'un médicament en dérogation des directives de l'étiquette, une copie de l'ordonnance prescrite par un médecin vétérinaire à laquelle est joint un document attestant leur délai d'attente déterminé par une personne ou une entité compétente relativement à cette utilisation,
 - (iii) toute utilisation de l'équidé;

(h) in the case of birds, other than ostriches, rheas and emus, for the last 120 days of the life of a bird that has been used for breeding or egg production or for the life of any other bird,

(i) the mortality rate for the flock, the name of any disease or syndrome that was diagnosed in the flock and the date on which the flock recovered from the disease or syndrome, and

(ii) the names of the drugs used to treat a disease or syndrome and vaccines administered and the name of any drug used extra label, their route of administration, the first and last date of their administration and the dosage administered and either the withdrawal period or, in the case of extra label drug use, a copy of the prescription issued by a veterinarian together with a document attesting to the withdrawal period determined by a competent person or body respecting this use; and

(i) in the case of birds, other than ostriches, rheas and emus, in addition to the information referred to in paragraph (h), the name of any drug requiring a withdrawal period that has been used in the last 14 days.

(3) For every equine animal and every shipment of birds, other than ostriches, rheas and emus, that is slaughtered in a registered establishment, the operator shall keep and retain, for a period of not less than one year beginning on the day on which the food animal is slaughtered, records that contain

(a) the information required by subsection (2);

(b) the date and time at which the slaughtering process began, if any;

(c) the condition of the food animal on its arrival, and, in the case of a shipment of birds,

(i) their average weight, and

(ii) the number of birds found dead at the time the shipment was presented for slaughter; and

(d) if the food animal or its carcass was condemned, the reasons for condemnation.

(4) A food animal referred to in subsection (1) may be presented for slaughter in a registered establishment without the operator being provided with a completed animal information document respecting the animal for the purpose of the operator

(a) holding the edible meat products derived from the food animal pending the reception of a completed animal information document; or

(b) preparing animal food or other inedible meat products.

10. (1) Subsection 67(1) of the Regulations is replaced by the following:

67. (1) Subject to subsection (9), every operator who slaughters an animal shall perform, within 24 hours before the time of slaughter, an ante-mortem examination of the animal.

(2) Subsections 67(4) and (5) of the Regulations are replaced by the following:

(4) On the request of an inspector, the operator shall present an animal to the inspector for an ante-mortem inspection, even if the slaughter of the animal has been authorized under subsection (3).

h) dans le cas de la volaille, autre que l'autruche, le nandou ou l'émeu, les renseignements ci-après pour les cent vingt derniers jours de vie d'un oiseau reproducteur ou d'un oiseau utilisé pour la production d'œuf ou la durée de vie de tout autre oiseau :

(i) le taux de mortalité du troupeau, le nom de toute maladie ou syndrome qui a été diagnostiqué dans le troupeau et la date à laquelle le troupeau a récupéré de la maladie ou du syndrome,

(ii) le nom des médicaments administrés pour traiter la maladie ou le syndrome et des vaccins administrés, le nom des médicaments utilisés en dérogation des directives de l'étiquette, leur voie d'administration, la date de leur première et de leur dernière administration et la dose administrée, ainsi que leur délai d'attente ou, dans le cas de l'utilisation d'un médicament en dérogation des directives de l'étiquette, une copie de l'ordonnance prescrite par un médecin vétérinaire à laquelle est joint un document attestant leur délai d'attente déterminé par une personne ou une entité compétente relative-ment à cette utilisation;

i) dans le cas de la volaille, autre que l'autruche, le nandou ou l'émeu, en plus de tout renseignement visé à l'alinéa h), le nom de tout médicament nécessitant un délai d'attente qui a été administré pendant les quatorze derniers jours.

(3) Pour chaque équidé et chaque expédition de volaille, autre que l'autruche, le nandou ou l'émeu, qui est abattu dans un établissement agréé, l'exploitant tient, pendant au moins un an à compter de la date de l'abattage de l'animal, un registre qui contient les renseignements suivants :

a) les renseignements visés au paragraphe (2);

b) l'heure et la date auxquelles l'abattage a débuté, le cas échéant;

c) l'état de l'animal à son arrivée et, dans le cas de l'expédition de volaille :

(i) leur poids moyen,

(ii) le nombre de volailles faisant partie de l'expédition qui étaient mortes au moment de la présentation pour l'abattage;

d) si l'un des animaux ou sa carcasse est condamné, les raisons de leur condamnation.

(4) Un animal visé au paragraphe (1) peut être présenté pour abattage dans un établissement agréé même si l'exploitant n'a pas reçu un document d'information sur l'animal dûment rempli relatif à cet animal dans les cas suivants :

a) l'exploitant détient les produits de viande comestibles provenant de l'animal en attendant la réception d'un document d'information sur l'animal dûment rempli;

b) l'exploitant prépare des aliments pour animaux ou d'autres produits de viande incomedibles.

10. (1) Le paragraphe 67(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

67. (1) Sous réserve du paragraphe (9), tout exploitant qui abat un animal en effectue, dans les vingt-quatre heures qui précèdent l'abattage, un examen *ante mortem*.

(2) Les paragraphes 67(4) et (5) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(4) À la demande d'un inspecteur, l'exploitant lui présente tout animal pour une inspection *ante mortem*, même si l'abattage a été autorisé conformément au paragraphe (3).

(5) The operator shall not slaughter an animal that was the subject of a request under subsection (4) unless an inspector has, after that request, inspected the animal and authorized the slaughter of the animal.

(3) Subparagraph 67(9)(b)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) the examination of the animal information document for the shipment.

11. The portion of section 79 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

79. Every food animal that is slaughtered, other than a muskox, caribou or reindeer that is a game animal that is slaughtered elsewhere than in a registered establishment, shall, before being bled,

12. Paragraph 92(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) is suitable for the purpose for which it is to be used.

COMING INTO FORCE

13. 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.)

Executive summary

Issues: Most of the non-federally registered establishments involved in the slaughter of food animals and in the processing, packaging, labelling, refrigeration, freezing and storage of meat products in Canada are small- or medium-sized businesses that operate locally and have limited production capacity and/or limited financial means to pursue federal registration, which is required to trade meat and/or meat products inter-provincially or internationally, and, correspondingly, fulfill the requirements of the *Meat Inspection Regulations, 1990* (MIR). For these establishments, becoming federally registered is expensive, with costs varying greatly from establishment to establishment in relation to the volume and nature of product.

In July 2011, federal, provincial and territorial Ministers (FPT Ministers) of Agriculture committed to streamlining and simplifying requirements (e.g. replacing prescriptive requirements and/or criteria with more outcome-based requirements) for all existing federally registered establishments as well as future applicants for federal registration, while maintaining Canada's high federal food safety standards. In conjunction with the *Regulations Amending the Meat Inspection Regulations, 1990* published on November 9, 2011, in the *Canada Gazette, Part II*, these amendments help honouring this commitment.

Description: These amendments streamline approvals, convert prescriptive requirements, where possible, to outcome-based requirements (e.g. replace the designation for U.S. export

(5) Aucun animal ayant fait l'objet d'une demande visée au paragraphe (4) ne peut être abattu à moins que, après cette demande, un inspecteur ne l'ait inspecté et n'ait donné son autorisation pour l'abattage.

(3) Le sous-alinéa 67(9)(b)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) par vérification du document d'information sur l'animal relatif à l'expédition.

11. Le passage de l'article 79 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

79. Tout animal pour alimentation humaine qui est abattu, autre qu'un bœuf musqué, un caribou ou un renne qui est un gibier et est abattu ailleurs que dans un établissement agréé, doit, avant la saignée :

12. L'alinéa 92(2)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) convient aux fins auxquelles il est destiné.

ENTRÉE EN VIGUEUR

13. 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.)

Résumé

Enjeux : La plupart des établissements non agréés par le gouvernement fédéral qui s'occupent de l'abattage d'animaux destinés à l'alimentation, ainsi que de la transformation, de l'emballage, de l'étiquetage, de la réfrigération, de la congélation et de l'entreposage des produits de viande au Canada, sont de petites et moyennes entreprises locales ayant une capacité de production limitée ou des moyens financiers restreints. Pour cette raison, il est difficile pour ces établissements d'obtenir l'accréditation fédérale requis pour le commerce interprovincial et international de la viande et des produits de viande et, par conséquent, de satisfaire aux exigences du *Règlement de 1990 sur l'inspection des viandes* (RIV). En effet, le coût de l'accréditation fédérale peut être élevé pour eux; il varie grandement d'un établissement à l'autre selon le volume et la nature du produit.

En juillet 2011, les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux (ministres FPT) de l'Agriculture se sont engagés à rationaliser et à simplifier les exigences (par exemple en remplaçant les exigences et les critères normatifs par des exigences davantage axées sur les résultats) pour tous les établissements agréés par le gouvernement fédéral ainsi que les demandeurs futurs de l'accréditation fédérale, tout en maintenant les normes canadiennes rigoureuses en matière de salubrité des aliments. Ces modifications, ainsi que le *Règlement modifiant le Règlement de 1990 sur l'inspection des viandes* publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 9 novembre 2011, contribuent au respect de cet engagement.

Description : Ces modifications simplifient les approbations, remplacent les exigences normatives, dans la mesure du possible, par des exigences axées sur les résultats (par exemple

certification of products to Canada from veterinarian to inspector), increase alignment of regulations and policies with Canada's major trading partners, and allow greater flexibility in the types of activities that can be carried out within a federally registered establishment (e.g. dressing game carcasses).

Cost-benefit statement: These amendments have a low economic impact. Only a small number of establishments are expected to seek federal registration following implementation of the amendments and will benefit from the removal of some regulatory requirements resulting in lower administrative burden. The amendments will generate a total estimated present value (PV) of \$390,000 over 10 years, a 7% discount rate and an annualized savings of \$55,538. There will be no additional costs to the industry.

“One-for-One” Rule and small business lens: The “One-for-One” Rule applies. In total, it is estimated that the repeals will result in a reduction of administrative burden to industry of \$390,000 over a 10-year period using a discount rate of 7% or an annualized average of \$55,538. The repeals eliminate the requirement to complete paperwork and provide information to the Government.

The small business lens does not apply because there will be no additional costs to small businesses.

modification de la désignation pour que la certification des produits exportés des États-Unis vers le Canada soit réalisée par les inspecteurs au lieu des médecins vétérinaires), améliorent l'harmonisation des politiques et des règlements avec ceux des principaux partenaires commerciaux du Canada et assurent une plus grande flexibilité par rapport aux types d'activités qui peuvent être exercés dans un établissement agréé par le gouvernement fédéral (par exemple habillage des carcasses de gibier).

Énoncé des coûts et avantages : Ces modifications ont une faible incidence économique. Il est prévu que seulement un petit nombre d'établissements demanderont l'agrément fédéral après la mise en œuvre des modifications. Ces établissements bénéficieront de la suppression de certaines exigences réglementaires, ainsi que de la réduction du fardeau administratif. Les modifications donneront lieu à une valeur actualisée (VA) estimative totale de 390 000 \$ sur une période de 10 ans, ainsi qu'à un taux d'actualisation de 7 % et à des économies annualisées de 55 538 \$. L'industrie n'engagera aucun coût additionnel.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » s'applique. Au total, on estime que les abrogations réduiront le fardeau administratif de l'industrie de 390 000 \$ sur une période de 10 ans selon un taux d'actualisation de 7 % ou une moyenne annualisée de 55 538 \$. Les abrogations éliminent la nécessité de remplir des documents et de fournir des renseignements au gouvernement.

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas parce que la proposition n'ajoutera aucun coût aux petites entreprises.

Issues

Pursuant to the *Meat Inspection Act*, the *Meat Inspection Regulations, 1990* (MIR) prescribe requirements for the registration and inspection of establishments involved in the slaughter of food animals and the processing, packaging, labelling, refrigeration, freezing and storage of meat products for trade inter-provincially and internationally. Meat intended to be traded inter-provincially or internationally must be processed in a federally registered establishment, while meat intended to be sold within the same province or territory where it is processed does not have to be. There are currently approximately 4 000 facilities manufacturing meat that are not federally registered. However, only about 15–20 plants seek to become federally registered per year. To date, there are 730 federally registered establishments.

Most of the non-federally registered establishments involved in the slaughter of food animals and the processing, packaging, labelling, refrigeration, freezing and storage of meat products are small- or medium-sized businesses (2 to 200 employees) that operate locally and have limited production capacity and/or limited financial means to pursue federal registration and, correspondingly, fulfill the requirements of the MIR. For these establishments, becoming federally registered is expensive, with costs varying greatly from establishment to establishment in relation to the volume and nature of product. The cost for new plants to meet federal requirements for establishments is estimated at \$200 per square foot.

Enjeux

Conformément à la *Loi sur l'inspection des viandes*, le *Règlement de 1990 sur l'inspection des viandes* (RIV) établit les exigences pour l'agrément et l'inspection des établissements qui s'occupent de l'abattage d'animaux destinés à l'alimentation, ainsi que de la transformation, de l'emballage, de l'étiquetage, de la réfrigération, de la congélation et de l'entreposage de produits de viande destinés au commerce interprovincial ou international. La viande destinée au commerce interprovincial ou international doit être traitée dans un établissement agréé par le gouvernement fédéral, tandis que la viande vendue dans la province ou le territoire où elle est transformée ne doit pas l'être. À l'heure actuelle, environ 4 000 installations qui produisent de la viande ne sont pas agréées au niveau fédéral. Cependant, seulement de 15 à 20 établissements demandent l'agrément fédéral par année. À ce jour, il y a 730 établissements agréés par le gouvernement fédéral.

La plupart des établissements non agréés par le gouvernement fédéral qui s'occupent de l'abattage d'animaux destinés à l'alimentation, ainsi que de la transformation, de l'emballage, de l'étiquetage, de la réfrigération, de la congélation et de l'entreposage de produits de viande, sont des petites et moyennes entreprises locales (de 2 à 200 employés) ayant une capacité de production limitée ou des moyens financiers restreints. Pour cette raison, il est difficile pour ces établissements d'obtenir l'agrément fédéral et, par conséquent, de satisfaire aux exigences du RIV. En effet, le coût de l'agrément fédéral peut être élevé pour eux; il varie grandement d'un établissement à l'autre selon le volume et la nature du produit. On estime que pour un nouvel établissement, le coût de se conformer aux normes fédérales s'élève à 200 \$ par pied carré.

For several years, federal, provincial and territorial Ministers (FPT Ministers) of Agriculture had been seeking ways to eliminate potential barriers to inter-provincial trade. In response to these discussions and the growing demand from non-federally registered establishments, the Canadian Food Inspection Agency (CFIA) initiated a federal, provincial and territorial Meat Hygiene Pilot Project in September 2010. Government authorities were tasked, under this project, to work with a group of select pilot facilities in order to validate new inspection requirements, conduct evaluations, and collect samples and information. As a result, the FPT Ministers of Agriculture made a commitment, in July 2011, to advance efforts to simplify requirements for establishments involved in the slaughter and the processing or packaging of meat products traded inter-provincially, while maintaining food safety standards. Additional information regarding this commitment can be viewed at the following Web site: www4.agr.gc.ca/AAFC-AAC/display-afficher.do?id=1309901575227&lang=eng.

Objectives

The objectives of this regulatory action are to

- streamline and simplify requirements (e.g. replace prescriptive requirements and/or criteria with more outcome-based requirements) for all existing federally registered establishments as well as future applicants to the federal system while maintaining Canada's high federal food safety standards;
- contribute to broad Government of Canada initiatives, such as the Red Tape Reduction Commission and the United States-Canada Regulatory Cooperation Council (RCC), both seeking to ease the burden on smaller businesses and facilitate trade;
- develop an outcome-based regulatory framework (one that relies on principles and outcome-focused rules) that provides small businesses with additional flexibility to develop approaches to meeting regulatory requirements that are more suited to their business size; and
- make federal registration, and the expanded market opportunity it provides, more achievable for small meat-processing establishments in Canada.

Description

The amendments contained herein implement the following measures.

(1) Streamlining approvals

Subsection 92(2) of the MIR requires that packaging materials meet the requirements of the *Food and Drug Regulations* (FDR) administered by Health Canada. Paragraph 92(2)(b) imposes two additional requirements: that the materials be suitable for the purpose for which they are to be used and be registered by CFIA in a register kept for that purpose. These amendments remove the requirement that the material be registered, and in doing so align MIR requirements for meat products made in Canada with the current approach for imported meat products. Currently, foreign meat manufacturing firms can use packaging materials, non-food chemicals and construction materials without having to pre-register them with CFIA or with the exporting foreign competent government meat inspection authority.

Depuis plusieurs années, les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux (ministres FPT) de l'Agriculture tentent de trouver des moyens d'éliminer les obstacles potentiels au commerce inter-provincial. En réponse à ces discussions, ainsi qu'à la demande croissante des établissements non agréés par le gouvernement fédéral, l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) a lancé le Projet pilote fédéral, provincial et territorial sur l'hygiène des viandes en septembre 2010. Dans le cadre de ce projet, les autorités gouvernementales ont été chargées de collaborer avec un groupe d'installations pilotes sélectionnées afin de valider de nouvelles exigences en matière d'inspection, de mener des évaluations, de prélever des échantillons et de recueillir des renseignements. En juillet 2011, les ministres FPT de l'Agriculture se sont engagés à poursuivre les efforts en vue de simplifier les exigences pour les établissements qui s'occupent de l'abattage d'animaux et de la transformation ou l'emballage des produits de viande destinés au commerce interprovincial, tout en maintenant les normes de salubrité des aliments. De plus amples renseignements sur cet engagement se trouvent sur le site Web suivant : www4.agr.gc.ca/AAFC-AAC/display-afficher.do?id=1309901575227&lang=fra.

Objectifs

La mesure de réglementation vise à :

- rationaliser et simplifier les exigences (par exemple en remplaçant les exigences et les critères normatifs par des exigences davantage axées sur les résultats) pour tous les établissements agréés par le gouvernement fédéral ainsi que les demandeurs futurs de l'agrément fédéral, tout en maintenant les normes canadiennes rigoureuses en matière de salubrité des aliments;
- contribuer aux initiatives générales du gouvernement du Canada comme la Commission sur la réduction de la paperasse et le Conseil de coopération États-Unis-Canada en matière de réglementation (CCR), qui visent tous les deux à alléger le fardeau des petites entreprises et à faciliter les échanges commerciaux;
- établir un cadre de réglementation axé sur les résultats (qui se fonde sur des principes et des règles axés sur les résultats) qui procurera aux petites entreprises la souplesse nécessaire pour élaborer des approches adaptées à leur envergure afin d'assurer la conformité aux exigences réglementaires;
- permettre aux petits établissements de transformation des viandes au Canada d'avoir accès au système d'agrément fédéral et, par conséquent, à de nouveaux débouchés.

Description

Les modifications décrites dans le présent document mettent en œuvre les mesures suivantes.

(1) Simplifier les approbations

Le paragraphe 92(2) du RIV exige que les matériaux d'emballage respectent les exigences réglementaires du *Règlement sur les aliments et drogues* (RAD) géré par Santé Canada. L'alinéa 92(2)b impose deux autres exigences : les matériaux doivent convenir aux fins auxquelles ils sont destinés et doivent être enregistrés par l'ACIA dans un registre tenu à cette fin. Ces modifications suppriment la nécessité d'enregistrer les matériaux utilisés, harmonisant ainsi les exigences du RIV qui s'appliquent aux produits de viande faits au Canada avec les exigences qui s'appliquent aux produits de viande importés. À l'heure actuelle, les entreprises étrangères de transformation des viandes peuvent utiliser des matériaux d'emballage, des produits chimiques non alimentaires et des matériaux de construction sans avoir à les enregistrer au préalable.

It is important to note that for food safety and health reasons, the key requirements related to safe packaging and labelling remain, and all materials used in packaging or labelling meat products in a registered establishment continue to be required to be durable, effective and suitable for their intended purpose. In addition, the general safety provisions in the FDR that apply to all foods also apply to meat products. The meat industry can verify the acceptability, if necessary, of construction materials and non-food chemicals by using the voluntary review service available at Health Canada, where applicable.

The amendments also remove section 35 of the Regulations, which allows CFIA to prohibit the use of specific materials or coatings in a registered establishment, and to set up a register of allowed materials. There are already adequate safeguards to ensure that material is safe and suitable for use under the following provisions:

- paragraph 28(1)(c), dealing with the suitability, durability and content of the material;
- subsection 34(8), dealing with the content and coating of building components of a registered establishment (e.g. ceilings) where food animals are slaughtered, carcasses are dressed or meat products are handled; and
- subsection 34(11), dealing with the use, labelling and storage of detergents, sanitizers or other chemical agents used in a registered establishment.

The repeal of section 35 is tied to the repeal of the registration provision for packaging materials outlined in paragraph 92(2)(b) of the MIR and is based on the same rationale given that all substances used in food production, including meat, have to comply with the *Food and Drugs Act* (FDA) and FDR, which ensures their safety of use in food.

Registration of packaging and labelling materials based on paragraph 92(2)(b) of the MIR was identified as an irritant under the Red Tape Reduction initiative. As a result, the Government of Canada's *Recommendations Report — Cutting Red Tape... Freeing Business to Grow*¹ recommended that CFIA undertake system improvements through streamlining approvals in certain areas, including meat packaging (www.reducedtape.gc.ca/heard-entendu/rr/rr10-eng.asp). The amendment to paragraph 92(2)(b) and the repeal of section 35 help CFIA in responding to the recommendation.

(2) Where possible, conversion of prescriptive requirements (requirements that specify how an outcome must be achieved) to outcome-based requirements that rely on principles and outcome-focused rules, and increase of alignment with regulations and policies of Canada's major trading partners, including the United States and the European Union

auprès de l'ACIA ou de l'autorité gouvernementale compétente d'inspection des viandes du pays exportateur.

Il convient de noter que pour des raisons de salubrité des aliments et de santé, les principales exigences liées à l'emballage et à l'étiquetage sécuritaires restent en vigueur, et tous les matériaux utilisés pour emballer ou étiqueter un produit de viande dans un établissement agréé doivent toujours être durables et efficaces, compte tenu de leur utilisation. De plus, les dispositions générales du RAD qui portent sur la salubrité des aliments s'appliquent également aux produits de viande. L'industrie de la viande peut vérifier, au besoin, l'acceptabilité des matériaux de construction et des produits chimiques non alimentaires en ayant recours au service d'examen volontaire offert par Santé Canada, s'il y a lieu.

Les modifications ont aussi pour effet de supprimer l'article 35 du Règlement, qui permet à l'ACIA d'interdire l'utilisation d'un matériau ou d'un revêtement dans un établissement agréé et de l'inscrire dans le registre tenu à cette fin. Les dispositions ci-dessous comportent déjà des mesures de protection adéquates pour s'assurer que le matériau est sécuritaire et qu'il convient aux fins auxquelles il est destiné :

- alinéa 28(1)c), qui porte sur le caractère adéquat, la durabilité et le contenu des matériaux;
- paragraphe 34(8), qui traite du contenu et du revêtement des éléments fonctionnels de construction d'un établissement agréé (par exemple les plafonds) dans lequel les animaux pour alimentation humaine sont abattus, les carcasses sont habillées et les produits de viande sont manipulés;
- paragraphe 34(11), qui porte sur l'utilisation, l'étiquetage et l'entreposage des détergents, des assainisseurs et d'autres agents chimiques utilisés dans un établissement agréé.

L'abrogation de l'article 35 est reliée à l'abrogation de la disposition relative à l'enregistrement des matériaux d'emballage mentionnée à l'alinéa 92(2)(b) du RIV, et elle se fonde sur le même raisonnement étant donné que toutes les substances servant à la production alimentaire, dont la viande, doivent être conformes à la *Loi sur les aliments et drogues* (LAD) et au RAD pour en assurer la salubrité.

Il avait été déterminé que l'enregistrement des matériaux utilisés pour emballer et étiqueter les produits de viande conformément à l'alinéa 92(2)(b) du RIV constituait un irritant dans le cadre de l'initiative de réduction de la paperasse. De ce fait, il a été conseillé, dans le rapport du gouvernement du Canada intitulé *Rapport de recommandations — La réduction de la paperasse... libérer les entreprises et leur permettre de croître*¹, que l'ACIA modifie ses systèmes en simplifiant les approbations pour certains domaines, dont l'emballage des viandes (www.coupezlapaperasse.gc.ca/heard-entendu/rr/rr10-fra.asp). La modification de l'alinéa 92(2)(b) ainsi que l'abrogation de l'article 35 aident l'ACIA à donner suite à cette recommandation.

(2) Dans la mesure du possible, remplacer les exigences normatives (exigences qui précisent la façon dont les résultats doivent être obtenus) par des exigences axées sur les résultats qui reposent sur des principes et des règles axés sur les résultats, et améliorer l'harmonisation des politiques et des règlements avec ceux des principaux partenaires commerciaux du Canada, dont les États-Unis et l'Union européenne

¹ *Recommendations Report — Cutting Red Tape... Freeing Business to Grow*, Red Tape Reduction Commission, Government of Canada, January 2012.

¹ *Rapport de recommandations — La réduction de la paperasse... libérer les entreprises et leur permettre de croître*, Commission sur la réduction de la paperasse, gouvernement du Canada, janvier 2012.

The designation for U.S. export certification of products to Canada, outlined in paragraph 3(5)(b), has been modified from veterinarian to inspector. In the mid-1980s, Canada and the United States agreed to change their import re-inspection activities for meat products by conducting sampling of shipments rather than examining every shipment after it crossed the border. Paragraph 3(5)(b) of the MIR was introduced to enable this change and specified that the export certificate document was to be signed by an official veterinarian of the U.S. government, reflecting practices in place at the time. This specification was, however, creating challenges in getting veterinarians to sign documents for meat-processing plants where there was no slaughter, therefore, no resident veterinarian, and was considered unnecessary given the respective animal health situations (e.g. comparable infrastructures and disease status) in both countries and the absence of any certification statements on the subject of animal diseases. It was determined that the regulatory text's explicitness posed an obstacle to moving forward.

(3) Greater flexibility in the types of activities that can be carried out within a registered establishment

The MIR did not allow the slaughter of animals other than in a registered establishment except in the case of muskox, caribou and reindeer, which are covered by a game animal inspection system. The MIR have been amended to clarify existing provisions that allow carcasses of muskox, caribou and reindeer, covered by a game animal inspection system, entry into federally registered establishments. As well, the amendments allow carcasses of game animals, previously not covered by an inspection system established for the purposes of the MIR, to be cut and boned inside a federally registered establishment only for private use by the owner of the carcass (the hunter). It would be necessary to ensure that these activities are separate from usual activities occurring in federally registered establishments.

To support critical food safety knowledge (e.g. health of the animal), information that is currently collected under existing regulatory requirements on the "flock sheet" for poultry has been revised to now be collected in an "animal information document." In addition, the information gathered in the animal information document will be used for equines (horses) to ensure that key information for these animals is provided before processing.

Proposed amendments to the MIR to allow on-farm slaughter, as published in the *Canada Gazette*, Part I (CGI), on April 7, 2012, have not been implemented due to concerns raised during the public comment period following publication in CGI. It was determined that further consultations would be required before such changes could be envisaged.

These amendments are not expected to have any significant economic impacts or implications for business. In general, they provide greater flexibility to federally registered establishments in how they may meet regulatory requirements while removing some redundant requirements, and allow industry stakeholders to focus more of their attention on critically important food safety requirements.

La désignation a été modifiée pour que la certification des produits exportés des États-Unis vers le Canada, prévue à l'alinéa 3(5)(b), soit réalisée par les inspecteurs au lieu des médecins vétérinaires. Au milieu des années 1980, le Canada et les États-Unis avaient convenu de modifier leurs activités de réinspection des importations de viande en échantillonnant les envois au hasard plutôt qu'en examinant chaque envoi qui traversait la frontière. L'alinéa 3(5)(b) du RIV avait été introduit pour mettre en œuvre ce changement, précisant que le document de certification de l'exportation devait être signé par un médecin vétérinaire officiel du gouvernement des États-Unis, conformément aux pratiques en vigueur à l'époque. Cependant, cette précision posait des défis, car il était difficile pour les établissements de transformation des viandes qui ne faisaient pas d'abattage, donc où il n'y avait pas un médecin vétérinaire en poste, de faire signer leurs documents par un médecin vétérinaire. De plus, cette mesure était jugée inutile étant donné les situations zoosanitaires respectives (c'est-à-dire les infrastructures et statuts zoosanitaires comparables) des deux pays et l'absence d'énoncés de certification au sujet des maladies animales. Il a été déterminé que la nature explicite du texte réglementaire posait un obstacle à la progression.

(3) Offrir une plus grande marge de manœuvre quant aux types d'activités qui peuvent être exercés dans un établissement agréé

Le RIV ne permettait pas l'abattage d'animaux en dehors d'un établissement agréé, sauf dans le cas des bœufs musqués, des caribous et des rennes, lesquels sont visés par un système d'inspection de gibier. Le RIV a été modifié pour clarifier les dispositions qui permettent aux établissements agréés d'accepter les carcasses de bœuf musqué, de caribou et de renne qui sont visées par un système d'inspection de gibier. De plus, les modifications permettent que les carcasses de gibier qui n'étaient pas visées par un système d'inspection établi aux fins du RIV soient découpées et désossées dans un établissement agréé par le gouvernement fédéral pour l'usage privé du propriétaire de la carcasse (le chasseur). Il faut que ces activités soient séparées des activités courantes de l'établissement agréé par le gouvernement fédéral.

Pour appuyer les connaissances essentielles en matière de salubrité des aliments (par exemple la santé de l'animal), les dispositions réglementaires exigeant la collecte de renseignements sur la « fiche sur le troupeau » dans le cas des volailles ont été révisées et exigent maintenant que les renseignements soient recueillis dans un « document d'information sur l'animal ». Le document d'information sur l'animal sera aussi utilisé pour les équidés (chevaux) pour veiller à ce que les renseignements clés sur ces animaux soient fournis avant la transformation.

Les modifications proposées au RIV pour permettre l'abattage à la ferme, telles que publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 7 avril 2012, n'ont pas été mises en œuvre à cause des préoccupations soulevées durant la période de consultation publique à la suite de leur publication. Il a été déterminé que des consultations plus poussées devront avoir lieu avant que l'on puisse envisager d'apporter de telles modifications.

Ces modifications ne devraient avoir aucune incidence économique ou répercussion majeure sur les entreprises. En général, elles procurent aux établissements agréés par le gouvernement fédéral une plus grande marge de manœuvre quant à la façon dont ils répondent aux exigences réglementaires, tout en supprimant certaines exigences redondantes, et permettent à l'industrie de se concentrer davantage sur les exigences critiques en matière de salubrité des aliments.

Regulatory and non-regulatory options considered

Option one — No change, maintain status quo

The registration requirement for materials used in packaging or labelling of meat products was streamlined. The previous requirement to register constituted an ongoing irritant to the sector.

The MIR did not allow the carcasses of some game animals to be cut and boned inside a federally registered establishment, thereby presenting a challenge to hunters wishing to have their game carcasses dressed in a federally registered establishment.

Option two — Pursue amendments to address difficulties outlined in option one

Implementing these amendments provides greater flexibility to federally registered establishments in how they may meet regulatory requirements while streamlining certain approvals and removing overly prescriptive non-food safety requirements that constituted irritants to the sector. The amendments also assist Canada in enhancing its alignment with major trading partners such as the United States and/or better position Canada for the future in terms of meat product imports and exports.

This approach was fully supported by the FPT commitment to streamline and simplify requirements (e.g. replace prescriptive requirements and/or criteria with more outcome-based requirements) for all existing federally registered establishments as well as future applicants to the federal system while maintaining Canada's high federal food safety standards. It will make federal registration more easily achievable for smaller operations thereby expanding trade opportunities. It was, therefore, the chosen approach.

Benefits and costs

Based on CFIA's knowledge of the sector, these amendments will have a low economic impact. The administrative burden of small businesses will also be reduced as a result of some of these changes.

There are currently approximately 4 000 facilities manufacturing meat that are not federally registered. However, only about 15–20 plants seek to become federally registered per year. While it is hoped that this number will increase as a result of the modifications to the MIR, costs associated with access to federal registration, even under the more flexible rules, remain high. In addition to the costs required for upgrades, federally registered plants will have to carry operating costs to maintain hazard analysis and critical control points (HACCP) systems and pay inspection fees according to the Meat Product Inspection Fees Notice (www.inspection.gc.ca/about-the-cfia/acts-and-regulations/fees-notice/meat-products/eng/1306469511290/1307762809360). Given the small volumes these plants produce, estimates suggest that only a small number of facilities will seek to take advantage of the more flexible regime, such that the additional number of annual applicants to the federal system will be no more than 5–10 per year (in addition to the baseline group of 15–20).

In regard to the repeal of the MIR, section 35, for the evaluation of chemicals and materials, the reduced administrative burden

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Option un — Aucun changement, maintien du statu quo

L'exigence relative à l'enregistrement des matériaux utilisés pour emballer et étiqueter les produits de viande a été supprimée. L'exigence antérieure constituait un irritant pour le secteur.

Le RIV ne permettait pas le découpage et le désossage de certaines carcasses de gibier à l'intérieur d'un établissement agréé par le gouvernement fédéral. Cela représentait un défi pour les chasseurs qui voulaient faire habiller leurs carcasses de gibier dans un établissement agréé par le gouvernement fédéral.

Option deux — Mise en œuvre des modifications pour aborder les difficultés énoncées dans l'option un

La mise en œuvre de ces modifications procure aux établissements agréés par le gouvernement fédéral une plus grande marge de manœuvre quant à la façon dont ils répondent aux exigences réglementaires, tout en simplifiant certaines approbations et en supprimant les exigences trop normatives non liées à la salubrité des aliments qui constituaient des irritants pour le secteur. Les modifications permettent également au Canada de s'harmoniser avec ses principaux partenaires commerciaux comme les États-Unis et de mieux se positionner pour l'avenir en ce qui a trait aux exportations et aux importations de produits de viande.

Cette approche cadre avec l'engagement des ministres FPT visant à rationaliser et à simplifier les exigences (par exemple en remplaçant les exigences et les critères normatifs par des exigences davantage axées sur les résultats) pour tous les établissements agréés par le gouvernement fédéral ainsi que les demandeurs futurs de l'agrément fédéral, tout en maintenant les normes canadiennes rigoureuses en matière de salubrité des aliments. Elle permettra aux petits exploitants d'avoir accès au système fédéral et, par conséquent, à de nouveaux débouchés. Cette approche a donc été choisie.

Avantages et coûts

Selon les connaissances de l'ACIA à l'égard du secteur, ces modifications auront une faible incidence économique. Certaines des modifications réduiront également le fardeau administratif des petites entreprises.

Il y a actuellement quelque 4 000 établissements transformant de la viande qui ne sont pas agréés par le gouvernement fédéral. Toutefois, seulement de 15 à 20 établissements demandent l'agrément fédéral chaque année. Bien que l'on espère que ce nombre augmente à la suite de la modification du RIV, les coûts associés à l'agrément fédéral, même selon les règles assouplies, demeurent élevés. En plus des coûts nécessaires pour les mises à jour, les établissements agréés par le gouvernement fédéral seront responsables des coûts d'exploitation liés au maintien des systèmes d'analyse des risques et de maîtrise des points critiques (HACCP) et devront payer les frais d'inspection énoncés dans l'Avis sur les prix applicables à l'inspection des produits de viande (www.inspection.gc.ca/au-sujet-de-l-acia/lois-et-reglements/avis-sur-les-prix/produits-de-viande/fra/1306469511290/1307762809360). Étant donné le volume limité de ces établissements, on estime que seulement un petit nombre d'entre eux chercheront à profiter du régime plus souple et que le nombre additionnel de demandeurs de l'agrément fédéral ne sera pas plus de 5 à 10 par année (en plus du groupe de base de 15 à 20).

En ce qui concerne l'abrogation de l'article 35 du RIV concernant l'évaluation des produits chimiques et des matériaux, la

(filling out paperwork and providing information) will apply to all federally registered establishments. However, smaller operators should have a comparatively greater benefit based on their higher administrative costs. In addition, moving from a mandatory to a voluntary approach, as is used with other commodities besides meat, may save thousands of dollars from not having to fill out as much as 20 data fields on the form previously used to evaluate construction materials and non-food chemicals. The estimated savings per establishment is \$1,050 based on 1.5% workload reduction of two administrative coordinators. The industry will save \$18,375 per year.

The amendment to paragraph 3(5)(b) [Inspector certifies U.S. exports in lieu of veterinarian], will only impact operations in the United States. Small business in Canada will, therefore, not be impacted by this change. There will be no additional costs or savings to the producers resulting from this change.

Finally, in regard to the amendment to the registration requirement of paragraph 92(2)(b) [Registration of Packaging or Labeling Materials], industry may experience some savings due to no longer having to apply for the registration of materials. Eighteen establishments are anticipated to save a total of \$37,163 per year or \$2,124 per establishment per year.

“One-for-One” Rule

For several years, federal, provincial and territorial Ministers (FPT Ministers) of Agriculture have been seeking ways to eliminate potential barriers to inter-provincial trade. In July 2011, the FPT Ministers of Agriculture made a commitment to advance efforts to streamline and simplify requirements for establishments involved in the slaughter and the processing or packaging of meat products traded inter-provincially, while maintaining food safety standards.

The commitment to streamline has resulted in the repeal of two specifically prescriptive MIR requirements, namely the requirement for registration of materials under paragraph 92(2)(b) and section 35 which allowed CFIA to prohibit the use of specific materials or coatings in a federally registered establishment, and to set up a register of allowed materials. In the latter case, the meat industry would still be able to verify the acceptability, if necessary, of construction materials and non-food chemicals it uses via current Health Canada services where applicable and on a voluntary basis without CFIA as an intermediary.

Although this regulatory package implements several other amendments, only those pertaining to streamlining requirements as described above, result in the reduction of administrative burden to industry.

Estimated reduction in administrative burden

In total, CFIA estimates that the repeals, as described above, will result in a reduction of administrative burden to industry of \$390,000 over a 10-year period using a discount rate of 7% or an annualized average of \$55,538.

réduction du fardeau administratif (c'est-à-dire l'élimination de la nécessité de remplir des formulaires et de fournir des renseignements) s'appliquera à tous les établissements agréés par le gouvernement fédéral. Cependant, les petits exploitants devraient en tirer un avantage comparativement plus grand en raison de leurs coûts administratifs plus élevés. De plus, la transition d'une approche obligatoire à une approche volontaire, comme celle adoptée dans d'autres secteurs, pourrait permettre d'économiser des milliers de dollars grâce à l'élimination de la nécessité de remplir jusqu'à 20 champs de données dans le formulaire qui servait auparavant à évaluer les matériaux de construction et les produits chimiques non alimentaires. Les économies estimées par établissement sont de 1 050 \$ selon une réduction de 1,5 % de la charge de travail de deux coordonnateurs administratifs. L'industrie économisera 18 375 \$ par année.

La modification de l'alinéa 3(5)(b) [certification des exportations des États-Unis par un inspecteur plutôt que par un vétérinaire] n'aura une incidence que sur les opérations aux États-Unis. Par conséquent, les petites entreprises au Canada ne seront pas touchées par ce changement. Ce changement n'entraînera aucun coût ni aucune économie supplémentaires pour les producteurs.

En dernier lieu, en ce qui concerne la modification de l'exigence d'enregistrement de l'alinéa 92(2)(b) [enregistrement des matériaux d'emballage et d'étiquetage], l'industrie pourrait réaliser des économies en raison de l'élimination de la nécessité d'enregistrer les matériaux. Il est prévu que 18 établissements économiseront au total 37 163 \$ par année, ou 2 124 \$ par établissement par année.

Règle du « un pour un »

Depuis plusieurs années, les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux (ministres FPT) de l'Agriculture cherchent des moyens d'éliminer les obstacles potentiels au commerce interprovincial. En juillet 2011, les ministres FPT de l'Agriculture se sont engagés à poursuivre les efforts en vue de simplifier les exigences pour les établissements qui s'occupent de l'abattage d'animaux et de la transformation ou l'emballage des produits de viande destinés au commerce interprovincial, tout en maintenant les normes de salubrité des aliments.

L'engagement en matière de rationalisation a donné lieu à l'abrogation de deux exigences du RIV particulièrement normatives, notamment l'exigence d'enregistrement des matériaux de l'alinéa 92(2)(b), et l'article 35, qui permettait à l'ACIA d'interdire l'utilisation d'un matériau ou d'un revêtement dans un établissement agréé et de l'inscrire dans le registre tenu à cette fin. Dans ce dernier cas, l'industrie de la viande pourra encore, au besoin, vérifier l'acceptabilité des matériaux de construction et des produits chimiques non alimentaires qu'elle utilise en ayant recours s'il y a lieu et de façon volontaire au service offert par Santé Canada, sans que l'ACIA ne serve d'intermédiaire.

La mesure de réglementation met en œuvre de nombreuses autres modifications, cependant seulement celles qui se rapportent à la rationalisation des exigences décrites ci-dessus entraînent une réduction du fardeau administratif pour l'industrie.

Estimation de la réduction du fardeau administratif

Au total, l'ACIA estime que les abrogations décrites ci-dessus réduiront le fardeau administratif de l'industrie de 390 000 \$ sur une période de 10 ans selon un taux d'actualisation de 7 %, ou une moyenne annualisée de 55 538 \$.

Assumptions used in the calculation of administrative burden

Number of affected stakeholders

There are currently approximately 4 000 establishments involved in the slaughter of food animals and in the processing, packaging, labelling, refrigeration, freezing and storage of meat products in Canada that are not federally registered. Only approximately 15 to 20 of those seek to become federally registered per year.

- The number of small businesses varies between 0 and 5, the average number of 2.5 being rounded to 3.
- The number of medium and large businesses varies between 15 and 20, the average number of 17.5 being rounded to 18.
- The total number of all affected businesses is 20.

Repeal of section 35 from the MIR for the evaluation of chemicals and materials

This amendment reduces the regulatory burden on all federally registered establishments by eliminating the mandatory requirement to complete as much as 20 data fields on the form currently used to apply for the evaluation, and subsequent registration, of construction materials and non-food chemicals. A similar approach to what is being used by other commodities will apply.

Based on a 1.5% workload reduction of two administrative coordinators possessing an annual salary of \$35,000, savings per plant have been calculated to be \$1,050. The total administrative costs saved over a year are \$18,375.

Amendment to the registration requirement of paragraph 92(2)(b) (Registration of Packaging or Labelling Materials)

The repeal will generate savings to the industry by removing the requirement to apply for the registration of materials. Based on an average of 44 submissions per year and 18 establishments, the anticipated savings amount to \$2,124 per establishment per year, or \$37,163 per year for the entire industry.

CFIA has verified the accuracy of all of the above estimations and assumptions. Cost estimates herein were based on previous consultations with industry, as well as provinces participating in the pilot project. Fifteen stakeholders were contacted in October 2012, and feedback was received. No further adjustments were required.

Consultation

These issues were discussed for several years by FPT Ministers who had been seeking ways to eliminate potential barriers to inter-provincial trade. In response to these discussions, provincial, territorial and federal government authorities worked with a group of select pilot facilities in order to validate new inspection requirements, conduct evaluations, and collect samples and information.

CFIA also consulted with Health Canada on the amendments related to the repeal of section 35 and the amendment to paragraph 92(2)(b).

Following prepublication in the *Canada Gazette*, Part I, on April 7, 2012, stakeholders indicated that these amendments

Hypothèses utilisées dans le calcul du fardeau administratif

Nombre d'intervenants touchés

Il y a actuellement quelque 4 000 établissements qui s'occupent de l'abattage d'animaux destinés à l'alimentation, ainsi que de la transformation, de l'emballage, de l'étiquetage, de la réfrigération, de la congélation et de l'entreposage de produits de viande au Canada, qui ne sont pas agréés par le gouvernement fédéral. Cependant, seulement 15 à 20 établissements demandent l'agrément fédéral chaque année.

- Le nombre de petites entreprises varie entre 0 et 5; la moyenne de 2,5 a été arrondie à 3.
- Le nombre de moyennes et grandes entreprises varie entre 15 et 20; la moyenne de 17,5 a été arrondie à 18.
- Le nombre total d'entreprises touchées est 20.

Abrogation de l'article 35 du RIV concernant l'évaluation des produits chimiques et des matériaux

Cette modification réduit le fardeau réglementaire pour tous les établissements agréés par le gouvernement fédéral en éliminant la nécessité de remplir jusqu'à 20 champs de données dans le formulaire qui servait auparavant à demander l'évaluation et l'enregistrement des matériaux de construction et des produits chimiques non alimentaires. Une approche semblable à celle utilisée pour d'autres produits sera appliquée.

Selon une réduction de 1,5 % de la charge de travail de deux coordonnateurs administratifs ayant un salaire annuel de 35 000 \$, les économies calculées par établissement sont de 1 050 \$. Au total, l'industrie économisera 18 375 \$ par année en coûts administratifs.

Modification de l'exigence d'enregistrement de l'alinéa 92(2)(b) (enregistrement des matériaux d'emballage et d'étiquetage)

L'abrogation entraînera des économies pour l'industrie en éliminant la nécessité de faire une demande d'enregistrement des matériaux. Selon une moyenne de 44 demandes par année pour 18 établissements, les économies prévues s'élèvent à 2 124 \$ par établissement par année, soit 37 163 \$ par année pour l'ensemble de l'industrie.

L'ACIA a vérifié l'exactitude de toutes les estimations et hypothèses susmentionnées. Les estimations de coûts dans le présent document sont basées sur les consultations antérieures auprès de l'industrie, ainsi que des provinces participant au projet pilote. On a communiqué avec 15 intervenants en octobre 2012 afin d'obtenir leur rétroaction. Aucun autre rajustement n'a été nécessaire.

Consultation

Les ministres FPT se penchent sur ces enjeux depuis plusieurs années afin de trouver des moyens d'éliminer les obstacles potentiels au commerce interprovincial. En réponse à ces discussions, les autorités des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont collaboré avec un groupe d'installations pilotes sélectionnées afin de valider de nouvelles exigences en matière d'inspection, de mener des évaluations, de prélever des échantillons et de recueillir des renseignements.

De plus, l'ACIA a consulté Santé Canada sur les modifications liées à l'abrogation de l'article 35 et de l'alinéa 92(2)(b).

Après la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 7 avril 2012, les intervenants ont indiqué que ces modifications

constituted a positive step toward reducing administrative burden, and in some cases, introducing a more outcome-based approach to reduce costs and enhance flexibility for operators of federally registered meat establishments. While most stakeholders were supportive of the proposed amendments, some concerns were raised. In particular, comments were received concerning the proposed wording for the new animal information document. These specific concerns were, however, readily accommodated by slightly modifying the regulatory text. In particular, the phrase “or egg production” was added to paragraph 66(2)(h) to provide that the information requirements under that paragraph apply, in the case of birds used for egg production, only for the last 120 days of the bird’s life. In addition, the phrase “for a purpose other than to treat a disease or symptom” has been eliminated from subparagraph 66(2)(h)(ii).

The main concern raised during the public comment period, however, related to the proposed changes to allow slaughter outside a registered establishment. More specifically, stakeholders felt that further consultation was warranted before such changes were conducted. In response, and pending further discussions and consultations with stakeholders on the topic, CFIA has removed these proposed amendments from this package.

Similarly, CFIA has removed the proposed amendment concerning separation of incompatible activities under paragraph 28(1)(i). It was felt that broader discussions with all stakeholders should be held and considered before regulatory amendments are proposed.

Rationale

Pursuing the amendments, as described previously, provided greater flexibility to federally registered establishments in how they may meet regulatory requirements while streamlining certain approvals and removing overly prescriptive non-food safety requirements which constituted irritants to the sector. The amendments also assist Canada in enhancing its alignment with major trading partners such as the United States and/or better position Canada for the future in terms of meat product imports and exports.

This approach was fully supported by the FPT Ministers’ commitment to streamline and simplify requirements (e.g. replace prescriptive requirements and/or criteria with more outcome-based requirements) for all existing federally registered establishments as well as future applicants to the federal system while maintaining Canada’s high federal food safety standards. It will make federal registration more easily achievable for smaller operations, thereby expanding trade opportunities.

These amendments have a low economic impact. This was, therefore, the chosen approach.

Implementation, enforcement and service standards

Other than supportive policy work and training, there are no substantive changes to current compliance and enforcement strategies as a result of these amendments.

constituent une mesure importante vers la réduction du fardeau administratif et, dans certains cas, l’introduction d’une approche plus axée sur les résultats afin de réduire les coûts et d’accorder aux établissements de transformation des viandes agréés par le gouvernement fédéral une plus grande marge de manœuvre. Bien que la plupart des intervenants appuient les modifications proposées, certaines préoccupations ont été soulevées. Notamment, des commentaires ont été reçus au sujet du libellé proposé du nouveau document d’information sur l’animal. On a pu donner suite à ces préoccupations en modifiant quelque peu le texte réglementaire. Plus particulièrement, la mention « production d’œufs » a été ajoutée à l’alinéa 66(2)h pour que les exigences en matière d’information de cet alinéa ne s’appliquent qu’aux 120 derniers jours de la vie de l’oiseau dans le cas de la volaille utilisée pour la production d’œufs. De plus, la mention « pour une fin autre que le traitement d’une maladie ou d’un symptôme » a été supprimée du sous-alinéa 66(2)h(ii).

La principale préoccupation soulevée durant la période de consultation publique portait sur les modifications visant à permettre l’abattage en dehors d’un établissement agréé. Plus précisément, les intervenants estimaient qu’une consultation plus poussée devait avoir lieu avant qu’une telle modification soit apportée. Par conséquent, et en attendant d’autres discussions et consultations avec les intervenants à ce sujet, l’ACIA a retiré ces modifications du projet de réglementation.

De façon similaire, l’ACIA a retiré la modification proposée visant la séparation des activités incompatibles en vertu de l’alinéa 28(1)i. L’ACIA croit que des discussions plus poussées avec les intervenants devraient avoir lieu, et soient prises en considération, avant qu’une telle modification réglementaire soit apportée.

Justification

La mise en œuvre de ces modifications, telles qu’elles sont décrites ci-dessus, procure aux établissements agréés par le gouvernement fédéral une plus grande marge de manœuvre quant à la façon dont ils répondent aux exigences réglementaires, tout en simplifiant certaines approbations et en supprimant les exigences trop normatives non liées à la salubrité des aliments qui constituaient des irritants pour le secteur. Les modifications permettent également au Canada de s’harmoniser avec ses principaux partenaires commerciaux, comme les États-Unis, et de mieux se positionner pour l’avenir en ce qui a trait aux exportations et aux importations de produits de viande.

Cette approche cadre avec l’engagement des ministres FPT visant à rationaliser et à simplifier les exigences (par exemple en remplaçant les exigences et les critères normatifs par des exigences plus axées sur les résultats) pour tous les établissements agréés par le gouvernement fédéral ainsi que les demandeurs futurs de l’agrément fédéral, tout en maintenant les normes canadiennes rigoureuses en matière de salubrité des aliments. Elle permettra aux petits exploitants d’avoir accès au système fédéral et, par conséquent, à de nouveaux débouchés.

Ces modifications ont une faible incidence économique. Cette approche a donc été choisie.

Mise en œuvre, application et normes de service

Mis à part les travaux d’élaboration de politiques et la formation, aucune modification de fond ne sera apportée aux stratégies en vigueur en matière de conformité et d’application de la loi.

Contacts

Mr. David Spicer
Director
Regulatory, Legislative and Economic Affairs Division
Canadian Food Inspection Agency
Telephone: 613-773-5889
Fax: 613-773-5960
Email: David.Spicer@inspection.gc.ca

Parthiban Muthukumarasamy
Director
Meat Programs Division
Canadian Food Inspection Agency
Telephone: 613-773-6156
Fax: 613-773-6281
Email: Parthiban.Muthukumarasamy@inspection.gc.ca

Personnes-ressources

Monsieur David Spicer
Directeur
Division des affaires législatives, réglementaires et économiques
Agence canadienne d'inspection des aliments
Téléphone : 613-773-5889
Télécopieur : 613-773-5960
Courriel : David.Spicer@inspection.gc.ca

Parthiban Muthukumarasamy
Directeur
Division des programmes des viandes
Agence canadienne d'inspection des aliments
Téléphone : 613-773-6156
Télécopieur : 613-773-6281
Courriel : Parthiban.Muthukumarasamy@inspection.gc.ca

Registration
SOR/2014-152 June 13, 2014

Enregistrement
DORS/2014-152 Le 13 juin 2014

TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS ACT, 1992

LOI DE 1992 SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Update of Standards)

Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (mise à jour des normes)

P.C. 2014-677 June 12, 2014

C.P. 2014-677 Le 12 juin 2014

Whereas, pursuant to subsection 30(1)^a of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*^b, a copy of the proposed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Update of Standards)*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 16, 2013 and a copy of the proposed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Safety Standard TP14877: Containers for Transport of Dangerous Goods by Rail)*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on January 11, 2014, and a reasonable opportunity was given to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Attendu que, conformément au paragraphe 30(1)^a de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*^b, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (mise à jour des normes)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 16 novembre 2013 et que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (Norme de sécurité TP14877 : Conteneurs pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 11 janvier 2014 et que les intéressés ont eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard à la ministre des Transports,

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to sections 27^c and 27.1^d of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Update of Standards)*.

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu des articles 27^c et 27.1^d de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (mise à jour des normes)*, ci-après.

REGULATIONS AMENDING THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS REGULATIONS (UPDATE OF STANDARDS)

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES (MISE À JOUR DES NORMES)

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. (1) The entry for section 1.10 in the Table of Contents of Part 1 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*¹ is struck out.

1. (1) L'entrée de l'article 1.10 dans la table des matières de la partie 1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*¹ est supprimée.

(2) The entry for section 1.44 in the Table of Contents of Part 1 of the Regulations is replaced by the following:

(2) L'entrée de l'article 1.44 dans la table des matières de la partie 1 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Residue of Dangerous Goods in a Drum Exemption..... 1.44

Exemption relative aux résidus de marchandises dangereuses dans un fût 1.44

2. The portion of section 1.3.1 of the Regulations after the title is replaced by the following:

2. Le passage de l'article 1.3.1 du même règlement suivant le titre est remplacé par ce qui suit :

A document set out in column 2 of the table to this section is a safety standard or a safety requirement. If the document is referred to in these Regulations, it is referred to by the short form set out in column 1.

Tout document prévu à la colonne 2 du tableau du présent article est une norme de sécurité ou une règle de sécurité. S'il est fait mention du document dans le présent règlement, la forme abrégée prévue à la colonne 1 est employée.

Because the short forms are set out alphabetically in each language, the corresponding item number in the French-language

Étant donné que les formes abrégées sont énumérées selon l'ordre alphabétique dans chaque version, le numéro d'article

^a S.C. 2009, c. 9, s. 29(1)

^b S.C. 1992, c. 34

^c S.C. 2009, c. 9, s. 25

^d S.C. 2009, c. 9, s. 26

¹ SOR/2001-286

^a L.C. 2009, ch. 9, par. 29(1)

^b L.C. 1992, ch. 34

^c L.C. 2009, ch. 9, art. 25

^d L.C. 2009, ch. 9, art. 26

¹ DORS/2001-286

table is shown in parentheses under the English-language item number.

Some documents set out in the table are not mentioned in these Regulations; they are, however, referred to in documents that are mentioned in these Regulations.

correspondant dans la version anglaise du tableau est indiqué entre parenthèses sous le numéro d'article dans la version française.

Certains documents prévus dans le tableau ne sont pas mentionnés dans le présent règlement; toutefois, ils le sont dans des documents mentionnés dans celui-ci.

TABLE

Item	Column 1 Short Form	Column 2 Safety Standard or Safety Requirement
1 (22)	ASTM Corrosion Test	ASTM G 31-72, "Standard Practice for Laboratory Immersion Corrosion Testing of Metals", May 30, 1972, as reappraised in 1995, published by the American Society for Testing and Materials (ASTM)
2 (1)	ASTM D 1200	ASTM D 1200-94, "Standard Test Method for Viscosity by Ford Viscosity Cup", August 15, 1994, published by the American Society for Testing and Materials (ASTM)
3 (2)	ASTM D 4359	ASTM D 4359-90, "Standard Test Method for Determining Whether a Material Is a Liquid or a Solid", July 1990, published by the American Society for Testing and Materials (ASTM)
4 (3)	ASTM F 852	ASTM F 852-86, "Standard Specification for Portable Gasoline Containers for Consumer Use", June 1986, published by the American Society for Testing and Materials (ASTM)
5 (4)	49 CFR	Parts 171 to 180 of Title 49 of the "Code of Federal Regulations" of the United States, 2010, but does not include Subpart B of Part 107 when that subpart is referenced in Parts 171 to 180
6 (5)	CGA P-20	"Standard for Classification of Toxic Gas Mixtures", Fourth Edition, 2009, published by the Compressed Gas Association, Inc. (CGA)
7 (6)	CGSB-32.301	National Standard of Canada CAN/CGSB-32.301-M87, "Canola Meal", April 1987, published by the Canadian General Standards Board (CGSB)
8 (7)	CGSB-43.123	Canadian General Standards Board, CGSB-43.123-2010, "Aerosol Containers and Gas Cartridges for Transport of Dangerous Goods", June 2010, published by the Canadian General Standards Board (CGSB)
9 (8)	CGSB-43.125	National Standard of Canada CAN/CGSB-43.125-99, "Packaging of Infectious Substances, Diagnostic Specimens, Biological Products and Biomedical Waste for Transport", May 1999, published by the Canadian General Standards Board (CGSB)
10 (9)	CGSB-43.126	Canadian General Standards Board, CGSB-43.126-2008, "Reconditioning, Remanufacturing and Repair of Drums for the Transportation of Dangerous Goods", September 2008, published by the Canadian General Standards Board (CGSB)

TABLEAU

Article	Colonne 1 Forme abrégée	Colonne 2 Norme de sécurité ou règle de sécurité
1 (2)	ASTM D 1200	ASTM D 1200-94, « Standard Test Method for Viscosity by Ford Viscosity Cup », le 15 août 1994, publiée par l'American Society for Testing and Materials (ASTM)
2 (3)	ASTM D 4359	ASTM D 4359-90, « Standard Test Method for Determining Whether a Material Is a Liquid or a Solid », juillet 1990, publiée par l'American Society for Testing and Materials (ASTM)
3 (4)	ASTM F 852	ASTM F 852-86, « Standard Specification for Portable Gasoline Containers for Consumer Use », juin 1986, publiée par l'American Society for Testing and Materials (ASTM)
4 (5)	49 CFR	Les parties 171 à 180 du titre 49 du « Code of Federal Regulations » des États-Unis, 2010, à l'exclusion de la sous-partie B de la partie 107 lorsque cette sous-partie est citée aux parties 171 à 180
5 (6)	CGA P-20	« Standard for Classification of Toxic Gas Mixtures », quatrième édition, 2009, publiée par la Compressed Gas Association, Inc. (CGA)
6 (7)	CGSB-32.301	Norme nationale du Canada CAN/CGSB-32.301-M87, « Tourteau de canola », avril 1987, publiée par l'Office des normes générales du Canada (ONGC)
7 (8)	CGSB-43.123	Office des normes générales du Canada, CGSB-43.123-2010, « Bombes aérosol et cartouches à gaz pour le transport de marchandises dangereuses », juin 2010, publiée par l'Office des normes générales du Canada (ONGC)
8 (9)	CGSB-43.125	Norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.125-99, « Conditionnement des matières infectieuses, des échantillons de diagnostic, des produits biologiques et des déchets biomédicaux en vue du transport », mai 1999, publiée par l'Office des normes générales du Canada (ONGC)
9 (10)	CGSB-43.126	Office des normes générales du Canada, CGSB-43.126-2008, « Reconditionnement, reconstruction et réparation des fûts pour le transport des marchandises dangereuses », septembre 2008, publiée par l'Office des normes générales du Canada (ONGC)
10 (11)	CGSB-43.146	Norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.146-2002, « Conception, fabrication et utilisation de grands récipients pour vrac destinés au transport des marchandises dangereuses », janvier 2002, publiée par l'Office des normes générales du Canada (ONGC)

TABLE — *Continued*

Item	Column 1 Short Form	Column 2 Safety Standard or Safety Requirement
11 (10)	CGSB-43.146	National Standard of Canada CAN/CGSB-43.146-2002, "Design, Manufacture and Use of Intermediate Bulk Containers for the Transportation of Dangerous Goods", January 2002, published by the Canadian General Standards Board (CGSB)
12 (11)	CGSB-43.151	National Standard of Canada CAN/CGSB-43.151-97, "Packing of Explosives (Class 1) for Transportation", December 1997, published by the Canadian General Standards Board (CGSB)
13 (13)	CSA B339	CSA Standard B339-08, "Cylinders, spheres, and tubes for the transportation of dangerous goods", March 2008, published by the Canadian Standards Association (CSA)
14 (14)	CSA B340	CSA Standard B340-08, "Selection and use of cylinders, spheres, tubes, and other containers for the transportation of dangerous goods, Class 2", March 2008, published by the Canadian Standards Association (CSA)
15 (15)	CSA B341	CSA Standard B341-09, "UN pressure receptacles and multiple-element gas containers for the transport of dangerous goods", March 2009, published by the Canadian Standards Association (CSA)
16 (16)	CSA B342	CSA Standard B342-09, "Selection and use of UN pressure receptacles and multiple-element gas containers for the transport of dangerous goods, Class 2", March 2009, published by the Canadian Standards Association (CSA)
17 (17)	CSA B620	CSA Standard B620-09, "Highway tanks and TC portable tanks for the transportation of dangerous goods", January 2009, published by the Canadian Standards Association (CSA)
18 (18)	CSA B621	CSA Standard B621-09, "Selection and use of highway tanks, TC portable tanks, and other large containers for the transportation of dangerous goods, Classes 3, 4, 5, 6.1, 8, and 9", January 2009, published by the Canadian Standards Association (CSA)
19 (19)	CSA B622	CSA Standard B622-09, "Selection and use of highway tanks, TC portable tanks, and ton containers for the transportation of dangerous goods, Class 2", January 2009, published by the Canadian Standards Association (CSA)
20 (20)	CSA B625	CSA Standard B625-08, "Portable tanks for the transport of dangerous goods", July 2008, published by the Canadian Standards Association (CSA)
21 (21)	CSA B626	CSA Standard B626-09, "Portable tank specification TC 44", February 2009, published by the Canadian Standards Association (CSA)

TABLEAU (*suite*)

Article	Colonne 1 Forme abrégée	Colonne 2 Norme de sécurité ou règle de sécurité
11 (12)	CGSB-43.151	Norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.151-97, « Conditionnement des explosifs (classe 1) aux fins de transport », décembre 1997, publiée par l'Office des normes générales du Canada (ONGC)
12 (23)	Code IMDG	Volumes 1 et 2 du « Code maritime international des marchandises dangereuses », édition de 2010, y compris l'Amendement n° 35-10, publié par l'Organisation maritime internationale (OMI)
13 (13)	CSA B339	Norme CSA B339-08, « Bouteilles à gaz cylindriques et sphériques et tubes pour le transport des marchandises dangereuses », septembre 2009, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)
14 (14)	CSA B340	Norme CSA B340-08, « Sélection et utilisation de bouteilles à gaz cylindriques et sphériques, tubes et autres contenants pour le transport des marchandises dangereuses, classe 2 », décembre 2008, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)
15 (15)	CSA B341	Norme CSA B341-09, « Récipients à pression UN et conteneurs à gaz à éléments multiples destinés au transport des marchandises dangereuses », décembre 2009, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)
16 (16)	CSA B342	Norme CSA B342-09, « Sélection et utilisation des récipients à pression UN et des conteneurs à gaz à éléments multiples pour le transport des marchandises dangereuses, classe 2 », décembre 2009, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)
17 (17)	CSA B620	Norme CSA B620-09, « Citernes routières et citernes amovibles TC pour le transport des marchandises dangereuses », mars 2010, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)
18 (18)	CSA B621	Norme CSA B621-09, « Sélection et utilisation des citernes routières, des citernes amovibles TC et autres grands contenants pour le transport des marchandises dangereuses des classes 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9 », octobre 2009, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)
19 (19)	CSA B622	Norme CSA B622-09, « Sélection et utilisation des citernes routières, des citernes amovibles TC et des contenants d'une tonne pour le transport des marchandises dangereuses de la classe 2 », février 2010, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)
20 (20)	CSA B625	Norme CSA B625-08, « Citernes mobiles pour le transport des marchandises dangereuses », août 2009, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)
21 (21)	CSA B626	Norme CSA B626-09, « Citernes amovibles de spécification TC 44 », octobre 2009, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)

TABLE — *Continued*

Item	Column 1 Short Form	Column 2 Safety Standard or Safety Requirement
22 (23)	ICAO Technical Instructions	“Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air”, 2011-2012 Edition, published by the International Civil Aviation Organization (ICAO)
23 (12)	IMDG Code	Volumes 1 and 2 of the “International Maritime Dangerous Goods Code”, 2010 Edition, including Amendment 35-10, published by the International Maritime Organization (IMO)
24 (24)	ISO 2431	International Standard ISO 2431, “Paints and varnishes — Determination of flow time by use of flow cups”, Fourth Edition, February 15, 1993, including Technical Corrigendum 1, 1994, published by the International Organization for Standardization (ISO)
25 (25)	ISO 2592	International Standard ISO 2592:2000(E), “Determination of flash and fire points — Cleveland open cup method”, Second Edition, September 15, 2000, published by the International Organization for Standardization (ISO)
26 (26)	ISO 9328-2	International Standard ISO 9328-2, “Steel plates and strips for pressure purposes — Technical delivery conditions — Part 2: Unalloyed and low-alloyed steels with specified room temperature and elevated temperature properties”, First Edition, December 1, 1991, published by the International Organization for Standardization (ISO)
27 (27)	ISO 10156	International Standard ISO 10156, “Gases and gas mixtures — Determination of fire potential and oxidizing ability for the selection of cylinder valve outlets”, Second Edition, February 15, 1996, published by the International Organization for Standardization (ISO)
28 (28)	ISO 10298	International Standard ISO 10298, “Determination of toxicity of a gas or gas mixture”, First Edition, December 15, 1995, published by the International Organization for Standardization (ISO)
29 (30)	Manual of Tests and Criteria	“Recommendations on the Transport of Dangerous Goods: Manual of Tests and Criteria”, Fifth Revised Edition, 2009, published by the United Nations (UN)
30 (31)	MIL-D-23119G	MIL-D-23119G, “Military Specification: Drums, Fabric, Collapsible, Liquid Fuel, Cylindrical, 500-Gallon Capacity”, July 15, 1992, published by the United States Department of Defense
31 (32)	MIL-T-52983G	MIL-T-52983G, “Military Specification: Tanks, Fabric, Collapsible: 3,000, 10,000, 20,000 and 50,000 Gallon, Fuel”, May 11, 1994, published by the United States Department of Defense
32 (29)	OECD Guidelines	OECD Guidelines for Testing of Chemicals No. 404, “Acute Dermal Irritation/Corrosion”, July 17, 1992, published by the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD)

TABLEAU (*suite*)

Article	Colonne 1 Forme abrégée	Colonne 2 Norme de sécurité ou règle de sécurité
22 (1)	Épreuve de corrosion ASTM	ASTM G 31-72, « Standard Practice for Laboratory Immersion Corrosion Testing of Metals », le 30 mai 1972, nouvelle approbation en 1995, publiée par l’American Society for Testing and Materials (ASTM)
23 (22)	Instructions techniques de l’OACI	« Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses », édition de 2011-2012, publiées par l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI)
24 (24)	ISO 2431	Norme internationale ISO 2431, « Peintures et vernis — Détermination du temps d’écoulement au moyen de coupes d’écoulement », 4 ^e édition, le 15 février 1993, y compris le rectificatif technique 1, 1994, publiée par l’Organisation internationale de normalisation (ISO)
25 (25)	ISO 2592	Norme internationale ISO 2592:2000(F), « Détermination des points d’éclair et de feu — Méthode Cleveland en vase ouvert », 2 ^e édition, le 15 septembre 2000, publiée par l’Organisation internationale de normalisation (ISO)
26 (26)	ISO 9328-2	Norme internationale ISO 9328-2, « Tôles et bandes en acier pour service sous pression — Conditions techniques de livraison — Partie 2 : Aciers non alliés et faiblement alliés à propriétés spécifiées à températures ambiante et élevée », 1 ^{re} édition, le 1 ^{er} décembre 1991, publiée par l’Organisation internationale de normalisation (ISO)
27 (27)	ISO 10156	Norme internationale ISO 10156, « Gaz et mélanges de gaz — Détermination du potentiel d’inflammabilité et d’oxydation pour le choix des raccords de sortie de robinets », 2 ^e édition, le 15 février 1996, publiée par l’Organisation internationale de normalisation (ISO)
28 (28)	ISO 10298	Norme internationale ISO 10298, « Détermination de la toxicité d’un gaz ou d’un mélange de gaz », 1 ^{re} édition, le 15 décembre 1995, publiée par l’Organisation internationale de normalisation (ISO)
29 (32)	Lignes directrices de l’OCDE	Lignes directrices de l’OCDE pour les essais de produits chimiques n° 404, « Effet irritant/corrosif aigu sur la peau », le 17 juillet 1992, publiées par l’Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)
30 (29)	Manuel d’épreuves et de critères	« Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses : Manuel d’épreuves et de critères », cinquième édition révisée, 2009, publiées par les Nations Unies (ONU)
31 (30)	MIL-D-23119G	MIL-D-23119G, « Military Specification: Drums, Fabric, Collapsible, Liquid Fuel, Cylindrical, 500-Gallon Capacity », le 15 juillet 1992, publiée par le United States Department of Defense
32 (31)	MIL-T-52983G	MIL-T-52983G, « Military Specification: Tanks, Fabric, Collapsible: 3,000, 10,000, 20,000 and 50,000 Gallon, Fuel », le 11 mai 1994, publiée par le United States Department of Defense

TABLE — *Continued*

Item	Column 1 Short Form	Column 2 Safety Standard or Safety Requirement
33 (34)	Supplement to the ICAO Technical Instructions	Supplement to the “Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air”, 2011-2012 Edition, published by the International Civil Aviation Organization (ICAO)
34 (35)	TP14850	Transport Canada Standard TP14850E, “Small Containers for Transport of Dangerous Goods, Classes 3, 4, 5, 6.1, 8 and 9, a Transport Canada Standard”, 2 nd Edition, October 2010, published by the Department of Transport
35 (36)	TP14877	Transport Canada Standard TP14877E, “Containers for Transport of Dangerous Goods by Rail, a Transport Canada Standard”, December 2013, published by the Department of Transport
36 (37)	ULC Standard S504	National Standard of Canada CAN/ULC-S504-02, “Standard for Dry Chemical Fire Extinguishers”, Second Edition, August 14, 2002, as amended January 2007, August 2007 and April 2009, published by Underwriters’ Laboratories of Canada
37 (38)	ULC Standard S507	National Standard of Canada CAN/ULC-S507-05, “Standard for Water Fire Extinguishers”, Fourth Edition, February 28, 2005, as amended January 2007, published by Underwriters’ Laboratories of Canada
38 (39)	ULC Standard S512	National Standard of Canada CAN/ULC-S512-M87, “Standard for Halogenated Agent Hand and Wheeled Fire Extinguishers”, April 1987, as amended March 1989, March 1990, April 1993, September 1996, September 1997 and April 1999, and reaffirmed February 2007, published by Underwriters’ Laboratories of Canada
39 (40)	ULC Standard S554	National Standard of Canada CAN/ULC-S554-05, “Standard for Water Based Agent Fire Extinguishers”, Second Edition, February 28, 2005, and reaffirmed 2010, published by Underwriters’ Laboratories of Canada
40 (33)	UN Recommendations	“Recommendations on the Transport of Dangerous Goods”, Seventeenth Revised Edition, 2011, published by the United Nations (UN)

TABLEAU (*suite*)

Article	Colonne 1 Forme abrégée	Colonne 2 Norme de sécurité ou règle de sécurité
33 (40)	Recommandations de l’ONU	« Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses », dix-septième édition révisée, 2011, publiées par les Nations Unies (ONU)
34 (33)	Supplément aux Instructions techniques de l’OACI	Supplément aux « Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses », édition de 2011-2012, publié par l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI)
35 (34)	TP14850	Norme de Transports Canada TP14850F, « Petits contenants pour le transport des marchandises dangereuses des classes 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9, une norme de Transports Canada », deuxième édition, octobre 2010, publiée par le ministère des Transports
36 (35)	TP14877	Norme de Transports Canada TP14877 F, « Contenants pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, une norme de Transports Canada », décembre 2013, publiée par le ministère des Transports
37 (36)	ULC-S504	Norme nationale du Canada CAN/ULC-S504-02, « Norme sur les extincteurs à poudres chimiques », deuxième édition, le 14 août 2002, modifiée en janvier 2007, août 2007 et avril 2009, et publiée par les Laboratoires des assureurs du Canada
38 (37)	ULC-S507	Norme nationale du Canada CAN/ULC-S507-05, « Norme sur les extincteurs à eau », quatrième édition, 28 février 2005, modifiée en janvier 2007 et publiée par les Laboratoires des assureurs du Canada
39 (38)	ULC-S512	Norme nationale du Canada CAN/ULC-S512-M87, « Norme relative aux extincteurs à produits halogénés, à main et sur roues », avril 1987, modifiée en mars 1989, mars 1990, avril 1993, septembre 1996, septembre 1997 et avril 1999, confirmée en février 2007 et publiée par les Laboratoires des assureurs du Canada
40 (39)	ULC-S554	Norme nationale du Canada CAN/ULC-S554-05, « Norme sur les extincteurs à agent à base d’eau », deuxième édition, 28 février 2005, confirmée en 2010 et publiée par les Laboratoires des assureurs du Canada

3. The definitions “49 CFR”, “ICAO Technical Instructions”, “IMDG Code”, “IMDG Code, 29th Amendment”, “Manual of Tests and Criteria”, “Supplement to the ICAO Technical Instructions” and “UN Recommendations” in section 1.4 of the Regulations are repealed.

4. The portion of section 1.9 of the Regulations after the title is replaced by the following:

A person who is required or permitted by these Regulations to comply with all or a portion of the ICAO Technical Instructions, the IMDG Code or 49 CFR may comply with

3. Les définitions de « 49 CFR », « Code IMDG », « Code IMDG, Amendement n° 29 », « Instructions techniques de l’OACI », « Manuel d’épreuves et de critères », « Recommandations de l’ONU » et « Supplément aux Instructions techniques de l’OACI », à l’article 1.4 du même règlement, sont abrogées.

4. Le passage de l’article 1.9 du même règlement suivant le titre est remplacé par ce qui suit :

Lorsque le présent règlement exige ou permet qu’une personne se conforme, en tout ou en partie, aux Instructions techniques de l’OACI, au Code IMDG ou au 49 CFR,

the most recent version of those documents rather than the version set out in the table to section 1.3.1.

celle-ci peut se conformer à la version la plus récente de ces documents plutôt qu'à celle qui est prévue au tableau de l'article 1.3.1.

5. Section 1.10 of the Regulations is repealed.

5. L'article 1.10 du même règlement est abrogé.

6. (1) Subparagraph 1.15(1)(a)(i) of the Regulations is replaced by the following:

6. (1) Le sous-alinéa 1.15(1)a(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (i) dangerous goods included in Class 2, Gases, they are in one or more small means of containment in compliance with the requirements for transporting gases in Part 5, Means of Containment, except that, in the case of dangerous goods that are UN1950, AEROSOLS, the requirement for aerosol containers to be tightly packed in a wood, fibreboard or plastic box does not apply to a user or purchaser, or

- (i) de marchandises dangereuses incluses dans la classe 2, Gaz, elles sont placées dans un ou plusieurs petits contenants conformément aux exigences relatives au transport des gaz qui sont prévues à la partie 5, Contenants, sauf que, dans le cas de marchandises dangereuses qui sont UN1950, AÉROSOLS, l'exigence selon laquelle les bombes aérosol doivent être bien emballées dans une boîte en bois, en carton ou en plastique ne s'applique pas à un utilisateur ou un acheteur,

(2) The italicized text after subparagraph 1.15(1)(a)(i) of the Regulations is struck out.

(2) Le passage en italique qui suit le sous-alinéa 1.15(1)a(i) du même règlement est supprimé.

7. The title of section 1.44 of the Regulations is replaced by the following:

7. Le titre de l'article 1.44 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

1.44 Residue of Dangerous Goods in a Drum Exemption

1.44 Exemption relative aux résidus de marchandises dangereuses dans un fût

8. Paragraph 1.44(b) of the Regulations is replaced by the following:

8. L'alinéa 1.44b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (b) the drum is being transported for the purpose of reconditioning or reuse in accordance with section 5.12 of Part 5, Means of Containment;

- b) le fût est transporté dans le but d'être reconditionné ou réutilisé conformément à l'article 5.12 de la partie 5, Contenants;

9. The Table of Contents of Part 2 of the Regulations is amended by adding the following after the entry for section 2.2:

9. La table des matières de la partie 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'entrée de l'article 2.2, de ce qui suit :

Proof of Classification 2.2.1

Preuve de classification..... 2.2.1

10. The italicized list after the heading "Definitions" in Part 2 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

10. La liste en italique qui suit l'intertitre « Définitions » de la partie 2 du même règlement est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

technical name

appellation technique

11. Subsection 2.2(3) of the Regulations is amended by adding "or" after paragraph (a) and by repealing paragraphs (c) and (d).

11. Les alinéas 2.2(3)c) et d) du même règlement sont abrogés.

12. Part 2 of the Regulations is amended by adding the following after section 2.2:

12. La partie 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 2.2, de ce qui suit :

2.2.1 Proof of Classification

2.2.1 Preuve de classification

- (1) A consignor who allows a carrier to take possession of dangerous goods for transport or who imports dangerous goods into Canada must, during a five-year period that begins on the date that appears on the shipping document, make a proof of classification available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.
- (2) For the purposes of this section, a proof of classification is
 - (a) a test report;
 - (b) a lab report; or
 - (c) a document that explains how the dangerous goods were classified.

- (1) L'expéditeur qui permet à un transporteur de prendre possession de marchandises dangereuses pour le transport ou qui importe des marchandises dangereuses au Canada met une preuve de classification à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci, pendant cinq ans à partir de la date figurant sur le document d'expédition.
- (2) Pour l'application du présent article, une preuve de classification est l'un ou l'autre des documents suivants :
 - a) un rapport d'épreuves;
 - b) un rapport de laboratoire;
 - c) un document expliquant la façon dont les marchandises dangereuses ont été classifiées.

Figures 10.5 and 20.2 of the Manual of Tests and Criteria are examples of test reports.

Les figures 10.5 et 20.2 du Manuel de tests et de critères sont des exemples de rapport d'épreuves.

A safety data sheet (SDS) is an acceptable proof of classification if it is accompanied by an explanation, under the heading “Transportation Information”, that describes how the dangerous goods were classified.

Une fiche de données de sécurité (FDS) est une preuve de classification acceptable si elle est accompagnée d'une explication, sous la rubrique « Informations relatives au transport », décrivant la façon dont les marchandises dangereuses ont été classifiées.

- (3) A proof of classification must include the following information:
- (a) the date on which the dangerous goods were classified;
 - (b) if applicable, the technical name of the dangerous goods;
 - (c) the classification of the dangerous goods; and
 - (d) if applicable, the classification method used under this Part or under Chapter 2 of the UN Recommendations.

- (3) La preuve de classification comprend les renseignements suivants :
- a) la date à laquelle les marchandises dangereuses ont été classifiées;
 - b) le cas échéant, leur appellation technique;
 - c) leur classification;
 - d) le cas échéant, la méthode de classification utilisée en vertu de la présente partie ou du chapitre 2 des Recommandations de l'ONU.

13. The Table of Contents of Part 3 of the Regulations is amended by adding the following after the entry for section 3.6:

13. La table des matières de la partie 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'entrée de l'article 3.6, de ce qui suit :

Consignor's Certification3.6.1

Attestation de l'expéditeur.....3.6.1

14. The italicized list after the heading “Definitions” in Part 3 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

14. La liste en italique qui suit l'intertitre « Définitions » de la partie 3 du même règlement est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

49 CFR

Code IMDG

ICAO Technical Instructions

Instructions techniques de l'OACI

IMDG Code

49 CFR

15. Part 3 of the Regulations is amended by adding the following after section 3.6:

15. La partie 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 3.6, de ce qui suit :

3.6.1 Consignor's Certification

3.6.1 Attestation de l'expéditeur

- (1) Beginning on July 15, 2015, a shipping document must include, after the information required under section 3.5, one of the following certifications:
- (a) “I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the proper shipping name, are properly classified and packaged, have dangerous goods safety marks properly affixed or displayed on them, and are in all respects in proper condition for transport according to the Transportation of Dangerous Goods Regulations.”;
 - (b) the certification set out in section 172.204 of 49 CFR;
 - (c) the certification set out in section 5.4.1.6 of the ICAO Technical Instructions;
 - (d) the certification set out in section 5.4.1.6 of the IMDG Code; or
 - (e) the certification set out in section 5.4.1.6 of the UN Recommendations.
- (2) The certification must be made by an individual who is the consignor or by an individual acting on behalf of the consignor and must set out that individual's name.
- (3) This section does not apply in respect of an empty large means of containment that contained dangerous goods but has not been cleaned or purged.

- (1) À partir du 15 juillet 2015, le document d'expédition comprend, après les renseignements exigés par l'article 3.5, l'une ou l'autre des attestations suivantes :
- a) « Je déclare que le contenu de ce chargement est décrit ci-dessus de façon complète et exacte par l'appellation réglementaire adéquate et qu'il est convenablement classifié, emballé et muni d'indications de danger — marchandises dangereuses et à tous égards bien conditionné pour être transporté conformément au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses. »;
 - b) l'attestation prévue à l'article 172.204 du 49 CFR;
 - c) l'attestation prévue à l'article 5.4.1.6 des Instructions techniques de l'OACI;
 - d) l'attestation prévue à l'article 5.4.1.6 du Code IMDG;
 - e) l'attestation prévue à l'article 5.4.1.6 des Recommandations de l'ONU.
- (2) L'attestation est faite par une personne qui est l'expéditeur ou qui agit au nom de celui-ci et indique le nom de cette personne.
- (3) Le présent article ne s'applique pas aux grands contenants vides qui ont contenu des marchandises dangereuses, mais qui n'ont pas été nettoyés ou purgés.

16. (1) The Table of Contents of Part 5 of the Regulations is amended by adding the following after the entry for section 5.5:

16. (1) La table des matières de la partie 5 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'entrée de l'article 5.5, de ce qui suit :

Application of Clause 10.5.3 of TP14877..... 5.5.1

Application de l'alinéa 10.5.3 de la norme TP14877 5.5.1

(2) The entry for section 5.11 in the Table of Contents of Part 5 of the Regulations is replaced by the following:

UN1950, AEROSOLS, and UN2037, GAS
CARTRIDGES..... 5.11

(3) The entry for section 5.13 in the Table of Contents of Part 5 of the Regulations is struck out.

(4) The entries for sections 5.14.1 to 5.15.1 in the Table of Contents of Part 5 of the Regulations are struck out.

17. The Regulations are amended by adding the following after section 5.5:

5.5.1 Application of Clause 10.5.3 of TP14877

The requirements of clause 10.5.3 of TP14877 also apply to tank cars used in the handling, offering for transport, or transporting of the following dangerous goods included in packing group III:

- (a) UN1267, PETROLEUM CRUDE OIL; and
- (b) UN1268, PETROLEUM PRODUCTS, N.O.S.

18. Subparagraph 5.6(a)(iii) of the Regulations is replaced by the following:

- (iii) sections 2 and 3 and Part 1 of TP14850; or

19. (1) Subsection 5.10(1) of the Regulations is replaced by the following:

- (1) A person must not handle, offer for transport or transport dangerous goods included in Class 2, Gases, in a means of containment unless the means of containment is manufactured, selected and used in accordance with
 - (a) for transport by road vehicle,
 - (i) CGSB-43.123, if the gas is included in Class 2.1 or 2.2,
 - (ii) CSA B340, except clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) and 5.1.4(a),
 - (iii) CSA B342,
 - (iv) CSA B622, except clause 4.3, and, despite any indication to the contrary in CSA B620, Annex B of CSA B620,
 - (v) CSA B625, or
 - (vi) TP14877, if the means of containment is a ton container;
 - (b) for transport by railway vehicle,
 - (i) CGSB-43.123, if the gas is included in Class 2.1 or 2.2,
 - (ii) TP14877,
 - (iii) CSA B340, except clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) and 5.1.4(a),
 - (iv) CSA B342, or
 - (v) CSA B625;
 - (c) for transport by aircraft,
 - (i) CGSB-43.123, if the gas is included in Class 2.1 or 2.2,
 - (ii) CSA B340, except clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) and 5.1.4(a), or
 - (iii) CSA B342; and
 - (d) for transport by ship,

(2) L'entrée de l'article 5.11 dans la table des matières de la partie 5 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

UN1950, AÉROSOLS, et UN2037, CARTOUCHES
À GAZ 5.11

(3) L'entrée de l'article 5.13 dans la table des matières de la partie 5 du même règlement est supprimée.

(4) Les entrées des articles 5.14.1 à 5.15.1 dans la table des matières de la partie 5 du même règlement sont supprimées.

17. Le présent règlement est modifié par adjonction, après l'article 5.5, de ce qui suit :

5.5.1 Application de l'alinéa 10.5.3 de la norme TP14877

Les exigences de l'alinéa 10.5.3 de la norme TP14877 s'appliquent aussi aux wagons-citernes utilisés pour la manutention, la demande de transport ou le transport des marchandises dangereuses ci-après qui sont incluses dans le groupe d'emballage III :

- a) UN1267, PÉTROLE BRUT;
- b) UN1268, PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A.

18. Le sous-alinéa 5.6a)(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (iii) aux articles 2 et 3 et à la partie 1 de la norme TP14850;

19. (1) Le paragraphe 5.10(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (1) Il est interdit de manutentionner, de demander de transporter ou de transporter des marchandises dangereuses qui sont incluses dans la classe 2, Gaz, dans un contenant, à moins qu'il ne soit fabriqué, sélectionné et utilisé conformément à l'une des normes de sécurité suivantes :
 - a) pour le transport par véhicule routier :
 - (i) la norme CGSB-43.123, si le gaz est inclus dans les classes 2.1 ou 2.2,
 - (ii) la norme CSA B340, à l'exception des clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) et 5.1.4(a),
 - (iii) la norme CSA B342,
 - (iv) la norme CSA B622, à l'exception de la clause 4.3, et, malgré toute indication contraire dans la norme CSA B620, l'appendice B de la norme CSA B620,
 - (v) la norme CSA B625,
 - (vi) la norme TP14877, si le contenant est un contenant d'une tonne;
 - b) pour le transport par véhicule ferroviaire :
 - (i) la norme CGSB-43.123, si le gaz est inclus dans les classes 2.1 ou 2.2,
 - (ii) la norme TP14877,
 - (iii) la norme CSA B340, à l'exception des clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) et 5.1.4(a),
 - (iv) la norme CSA B342,
 - (v) la norme CSA B625;
 - c) pour le transport par aéronef :
 - (i) la norme CGSB-43.123, si le gaz est inclus dans les classes 2.1 ou 2.2,
 - (ii) la norme CSA B340, à l'exception des clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) et 5.1.4(a),
 - (iii) la norme CSA B342;

- (i) CGSB-43.123, if the gas is included in Class 2.1 or 2.2,
- (ii) TP14877,
- (iii) CSA B340, except clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) and 5.1.4(a),
- (iv) CSA B342,
- (v) CSA B622, except clause 4.3, and, despite any indication to the contrary in CSA B620, Annex B of CSA B620, or
- (vi) CSA B625.

(2) The portion of subsection 5.10(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

- (2) In addition to complying with the requirements set out in subparagraphs (1)(a)(ii), (b)(iii), (c)(ii) and (d)(iii), a person who uses a means of containment that is a cylinder or tube to handle, offer for transport or transport dangerous goods included in Class 2, Gases, must use a cylinder or tube that was

(3) Subsections 5.10(3) and (4) of the Regulations are replaced by the following:

- (3) A person must not handle, offer for transport or transport in Canada a cylinder that contains any dangerous goods listed in Table 7 of CSA B340 that are in pure form or that are part of mixtures included in Class 2.3 if the means of containment is an aluminum alloy cylinder manufactured before August 1990.
- (4) An independent inspector referred to in CSA B339 who prepares a certificate of compliance and test report that is referred to in clause 4.19 of that standard must give a copy of the report to the manufacturer of the means of containment. The independent inspector and the manufacturer must each keep a copy of the report for 3 years for a means of containment that is a specification TC-39M cylinder and for 15 years for all other means of containment.

20. Section 5.11 of the Regulations is replaced by the following:

5.11 UN1950, AEROSOLS, and UN2037, GAS CARTRIDGES
 Despite section 5.10, a person must not handle, offer for transport or transport dangerous goods that are UN1950, AEROSOLS, or UN2037, GAS CARTRIDGES, unless they are contained in a means of containment that is manufactured, selected and used in accordance with CGSB-43.123.

21. (1) The italicized text after the title of section 5.12 of the Regulations is struck out.

(2) Subsection 5.12(1) of the Regulations is replaced by the following:

- (1) A person must not handle, offer for transport or transport dangerous goods included in Class 3, 4, 5, 6.1, 8 or 9 in a small means of containment unless it is a UN standardized means of containment that is selected and used in accordance with sections 2, 3 and 12 of CGSB-43.146 or a means of containment that is selected and used in accordance with sections 2 and 3 and Part 2 of TP14850.

- d) pour le transport par navire :
 - (i) la norme CGSB-43.123, si le gaz est inclus dans les classes 2.1 ou 2.2,
 - (ii) la norme TP14877,
 - (iii) la norme CSA B340, à l'exception des clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) et 5.1.4(a),
 - (iv) la norme CSA B342,
 - (v) la norme CSA B622, à l'exception de la clause 4.3, et, malgré toute indication contraire dans la norme CSA B620, l'appendice B de la norme CSA B620,
 - (vi) la norme CSA B625.

(2) Le passage du paragraphe 5.10(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

- (2) En plus de se conformer aux exigences prévues aux sous-alinéas (1)a)(ii), b)(iii), c)(ii), et d)(iii), la personne qui utilise un contenant — bouteille à gaz ou tube — pour manutentionner, demander de transporter ou transporter des marchandises dangereuses incluses dans la classe 2, Gaz, doit utiliser un contenant qui répond à l'une des conditions suivantes :

(3) Les paragraphes 5.10(3) et (4) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (3) Il est interdit de manutentionner, de demander de transporter ou de transporter au Canada une bouteille à gaz contenant des marchandises dangereuses qui sont énumérées au tableau 7 de la norme CSA B340 et qui sont à l'état pur ou font partie de mélanges inclus dans la classe 2.3 si le contenant est une bouteille à gaz en alliage d'aluminium fabriquée avant août 1990.
- (4) L'inspecteur indépendant visé à la norme CSA B339 qui établit un certificat de conformité et procès-verbal des essais et épreuves qui est mentionné à l'article 4.19 de cette norme remet une copie du procès-verbal au fabricant du contenant. L'inspecteur indépendant et le fabricant en conservent chacun une copie pendant 3 ans dans le cas d'un contenant qui est une bouteille à gaz conforme à la spécification TC-39M et pendant 15 ans dans le cas de tous les autres contenants.

20. L'article 5.11 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

5.11 UN1950, AÉROSOLS, et UN2037, CARTOUCHES À GAZ
 Malgré l'article 5.10, il est interdit de manutentionner, de demander de transporter ou de transporter des marchandises dangereuses qui sont UN1950, AÉROSOLS, ou UN2037, CARTOUCHES À GAZ, à moins qu'elles ne soient dans un contenant fabriqué, sélectionné et utilisé conformément à la norme CGSB-43.123.

21. (1) Le passage en italique qui suit le titre de l'article 5.12 du même règlement est supprimé.

(2) Le paragraphe 5.12(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (1) Il est interdit de manutentionner, de demander de transporter ou de transporter des marchandises dangereuses qui sont incluses dans les classes 3, 4, 5, 6.1, 8 ou 9 dans un petit contenant, à moins qu'il ne soit un contenant normalisé UN sélectionné et utilisé conformément aux articles 2, 3 et 12 de la norme CGSB-43.146 ou un contenant sélectionné et utilisé conformément aux articles 2 et 3 et à la partie 2 de la norme TP14850.

(3) Subsection 5.12(3) of the Regulations is repealed.

22. Section 5.13 of the Regulations is repealed.

23. Subsection 5.14(1) of the Regulations is replaced by the following:

- (1) A person must not handle, offer for transport or transport dangerous goods included in Class 3, 4, 5, 6.1, 8 or 9 in a large means of containment unless it is manufactured, selected and used in accordance with
- (a) for transport by road vehicle,
 - (i) the requirements of sections 2, 3, 12 and 13 of CGSB-43.146, if the means of containment is a UN standardized means of containment,
 - (ii) CSA B621, except clause 8.2(b), and, despite any indication to the contrary in CSA B620, Annex B of CSA B620,
 - (iii) CSA B625, or
 - (iv) TP14877, if the means of containment is a ton container;
 - (b) for transport by railway vehicle,
 - (i) the requirements of sections 2, 3, 12 and 13 of CGSB-43.146, if the means of containment is a UN standardized means of containment,
 - (ii) TP14877, or
 - (iii) CSA B625;
 - (c) for transport by aircraft, Part 12, Air, of these Regulations; and
 - (d) for transport by ship,
 - (i) the requirements of sections 2, 3, 12 and 13 of CGSB-43.146, if the means of containment is a UN standardized means of containment,
 - (ii) TP14877,
 - (iii) CSA B621, except clause 8.2(b), and, despite any indication to the contrary in CSA B620, Annex B of CSA B620, or
 - (iv) CSA B625.

24. Sections 5.14.1 to 5.15.1 of the Regulations are repealed.

25. Subsection 7.1(12) of the Regulations is replaced by the following:

- (12) Any substance that would require an ERAP if its classification were determined in accordance with Part 2, Classification, requires an approved ERAP if its classification from the ICAO Technical Instructions, the IMDG Code or the UN Recommendations is used as permitted under subsection 2.2(4) of that Part.

26. Paragraph 10.7(4)(a) of the Regulations is replaced by the following:

- (a) a visual inspection and a structural integrity inspection in accordance with clause 9.5.6(a) and clause 9.5.7 of TP14877; and

(3) Le paragraphe 5.12(3) du même règlement est abrogé.

22. L'article 5.13 du même règlement est abrogé.

23. Le paragraphe 5.14(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (1) Il est interdit de manutentionner, de demander de transporter ou de transporter des marchandises dangereuses qui sont incluses dans les classes 3, 4, 5, 6.1, 8 ou 9 dans un grand contenant, à moins qu'il ne soit fabriqué, sélectionné et utilisé conformément à l'une des normes de sécurité ou exigences suivantes :
- a) pour le transport par véhicule routier :
 - (i) si le contenant est un contenant normalisé UN, aux exigences des articles 2, 3, 12 et 13 de la norme CGSB-43.146,
 - (ii) à la norme CSA B621, à l'exception de la clause 8.2b), et, malgré toute indication contraire dans la norme CSA B620, à l'appendice B de la norme CSA B620,
 - (iii) à la norme CSA B625,
 - (iv) à la norme TP14877, si le contenant est un contenant d'une tonne;
 - b) pour le transport par véhicule ferroviaire :
 - (i) si le contenant est un contenant normalisé UN, aux exigences des articles 2, 3, 12 et 13 de la norme CGSB-43.146,
 - (ii) à la norme TP14877,
 - (iii) à la norme CSA B625;
 - c) pour le transport par aéronef, à la partie 12, Transport aérien, du présent règlement;
 - d) pour le transport par navire :
 - (i) si le contenant est un contenant normalisé UN, aux exigences des articles 2, 3, 12 et 13 de la norme CGSB-43.146,
 - (ii) à la norme TP14877,
 - (iii) à la norme CSA B621, à l'exception de la clause 8.2b), et, malgré toute indication contraire dans la norme CSA B620, à l'appendice B de la norme CSA B620,
 - (iv) à la norme CSA B625.

24. Les articles 5.14.1 à 5.15.1 du même règlement sont abrogés.

25. Le paragraphe 7.1(12) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (12) Toute substance qui exigerait un PIU si sa classification était déterminée conformément à la partie 2, Classification, exige un PIU agréé lorsque sa classification selon les Instructions techniques de l'OACI, le Code IMDG ou les Recommandations de l'ONU est utilisée tel que le permet le paragraphe 2.2(4) de cette partie.

26. L'alinéa 10.7(4)(a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- a) d'une part, une inspection visuelle et une inspection portant sur l'intégrité structurale conformément au sous-alinéa 9.5.6a) et à l'alinéa 9.5.7 de la norme TP14877;

27. Subparagraph 11.1(2)(c)(iv) of the Regulations is replaced by the following:

- (iv) section 5.10, Means of Containment for Class 2, Gases, and section 5.11, UN1950, AEROSOLS, and UN2037, GAS CARTRIDGES; and

28. The entry for section 12.8 in the Table of Contents of Part 12 of the Regulations is replaced by the following:

Packing Instruction Y963 12.8

29. The portion of section 12.3 of the Regulations after the title is replaced by the following:

Despite subsection 12.1(1), the following text replaces subsection 4.1.5 in section 4.1, Information to the pilot-in-command, of Chapter 4, Provision of information, of Part 7, Operator's Responsibilities, of the ICAO Technical Instructions:

“4.1.5 The information provided to the pilot-in-command must be presented on a dedicated form and not by means of air waybills, dangerous goods transport documents, invoices, etc.”

30. Subsection 12.4(2) of the Regulations is replaced by the following:

- (2) Despite paragraph 1.1.2(n) of Chapter 1, Provisions for dangerous good carried by passengers or crew, of Part 8, Provisions Concerning Passengers and Crew, of the ICAO Technical Instructions, ammunition, or ammunition loaded in a firearm, with the UN number and shipping name UN0012, CARTRIDGES FOR WEAPONS, INERT PROJECTILE, or CARTRIDGES, SMALL ARMS, or UN0014, CARTRIDGES FOR WEAPONS, BLANK, or CARTRIDGES, SMALL ARMS, BLANK, may be transported on board an aircraft by a peace officer as defined in section 3 of the “Canadian Aviation Security Regulations, 2012” or by an in-flight security officer.

31. (1) The portion of subsection 12.5(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

- (1) A person may handle, offer for transport or transport by aircraft within Canada explosives that are forbidden for transport in any of columns 10 to 13 of Table 3-1, Dangerous Goods List, in Chapter 2, Arrangement of the dangerous goods list (Table 3-1), of Part 3, Dangerous Goods List, Special Provisions and Limited and Excepted Quantities, of the ICAO Technical Instructions if

(2) Subparagraph 12.5(1)(a)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) the quantity limits and the packing instructions set out in columns 10 to 13 of Table S-3-1, Supplementary Dangerous Goods List, in Chapter 2, Dangerous goods list, of Part S-3, Dangerous Goods List and Limited Quantities Exceptions, of the Supplement to the ICAO Technical Instructions, and

(3) Subparagraph 12.5(1)(c)(iv) of the Regulations is replaced by the following:

- (iv) are in a means of containment that is required for them by the packing instructions set out in

27. Le sous-alinéa 11.1(2)(c)(iv) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (iv) l'article 5.10, Contenants : Classe 2, Gaz, et l'article 5.11, UN1950, AÉROSOLS, et UN2037, CARTOUCHES À GAZ;

28. L'entrée de l'article 12.8 dans la table des matières de la partie 12 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Instruction d'emballage Y963 12.8

29. Le passage de l'article 12.3 du même règlement suivant le titre est remplacé par ce qui suit :

Malgré le paragraphe 12.1(1), le texte ci-après remplace le paragraphe 4.1.5 de l'article 4.1, Renseignements à fournir au pilote commandant de bord, du chapitre 4, Renseignements à fournir, de la partie 7, Responsabilités de l'exploitant, des Instructions techniques de l'OACI :

« 4.1.5 Les renseignements fournis au commandant de bord doivent être communiqués sur un formulaire spécial et non au moyen de lettres de transport aérien, de documents de transport de marchandises dangereuses, de factures, etc. »

30. Le paragraphe 12.4(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (2) Malgré l'alinéa 1.1.2n) du chapitre 1, Dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses par les passagers ou les membres d'équipage, de la partie 8, Dispositions relatives aux passagers et aux membres d'équipage, des Instructions techniques de l'OACI, il est permis à un agent de la paix, au sens de l'article 3 du « Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne » ou à un agent de sûreté de transporter à bord d'un aéronef des munitions, ou des munitions chargées dans une arme à feu, dont le numéro UN et l'appellation réglementaire sont UN0012, CARTOUCHES À PROJECTILE INERTE POUR ARMES ou CARTOUCHES POUR ARMES DE PETIT CALIBRE ou UN0014, CARTOUCHES À BLANC POUR ARMES ou CARTOUCHES À BLANC POUR ARMES DE PETIT CALIBRE.

31. (1) Le passage du paragraphe 12.5(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

- (1) Il est permis à toute personne de manutentionner, de demander de transporter ou de transporter par aéronef au Canada des explosifs dont le transport est interdit par l'une ou l'autre des colonnes 10 à 13 du Tableau 3-1, Liste des marchandises dangereuses, du chapitre 2, Agencement de la Liste des marchandises dangereuses (Tableau 3-1), de la partie 3, Liste des marchandises dangereuses, dispositions particulières et quantités limitées et exemptées, des Instructions techniques de l'OACI, si les conditions suivantes sont réunies :

(2) Le sous-alinéa 12.5(1)(a)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) aux quantités maximales et aux prescriptions d'emballage prévues aux colonnes 10 à 13 du Tableau S-3-1, Liste supplémentaire des marchandises dangereuses, du chapitre 2, Liste des matières dangereuses, de la Partie S-3, Liste des marchandises dangereuses et exemptions pour les quantités limitées, du Supplément aux Instructions techniques de l'OACI,

(3) Le sous-alinéa 12.5(1)(c)(iv) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (iv) ils sont dans un contenant exigé pour ceux-ci par les instructions d'emballage prévues au

Chapter 3, Class 1 — Explosives, of Part S-4, Packing Instructions, of the Supplement to the ICAO Technical Instructions; and

chapitre 3, Classe 1 — Matières et objets explosibles, de la Partie S-4, Instructions d'emballage, du Supplément aux Instructions techniques de l'OACI;

32. (1) The title of section 12.8 of the Regulations is replaced by the following:

12.8 Packing Instruction Y963

(2) Subparagraph 12.8(1)(a)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) the ICAO Technical Instructions, other than Chapter 2, Package markings, Chapter 3, Labelling, and Chapter 4, Documentation, of Part 5, Shipper's Responsibilities, and paragraphs (j) and (l) of Packing Instruction Y963 of Chapter 11, Class 9 — Miscellaneous dangerous goods, of Part 4, Packing Instructions;

(3) Paragraph 12.8(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:

- (b) for liquids, except flammable liquids in a quantity less than or equal to 120 mL, display on two opposite sides of the means of containment a package orientation label illustrated in Figure 5-26 of Chapter 3, Labelling, of Part 5, Shipper's Responsibilities, of the ICAO Technical Instructions.

33. (1) Subparagraph 12.9(1)(b)(v) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

- (v) section 4.2, Information to be provided to employees, of Chapter 4, Provision of information, of Part 7, Operator's Responsibilities,

(2) Subparagraph 12.9(1)(b)(vii) of the Regulations is replaced by the following:

- (vii) Table 7-1, "Segregation between packages", of Chapter 1, Acceptance procedures, of Part 7, Operator's Responsibilities;

(3) Subparagraph 12.9(1)(c)(iii) of the Regulations is replaced by the following:

- (iii) contained in a means of containment that has displayed on it the package markings and labels required by Chapter 2, Package markings, except for section 2.4.2, and required by Chapter 3, Labelling, except for section 3.2.12, of Part 5, Shipper's Responsibilities, of the ICAO Technical Instructions;

(4) Subsection 12.9(7) of the Regulations is replaced by the following:

- (7) Dangerous goods that are UN3166, ENGINE, INTERNAL COMBUSTION, FLAMMABLE GAS POWERED, or ENGINE, INTERNAL COMBUSTION, FLAMMABLE LIQUID POWERED, or VEHICLE, FLAMMABLE GAS POWERED, or VEHICLE, FLAMMABLE LIQUID POWERED, or VEHICLE, FUEL CELL, FLAMMABLE GAS POWERED, or VEHICLE, FUEL CELL, FLAMMABLE LIQUID POWERED, or ENGINE, FUEL CELL, FLAMMABLE GAS POWERED, or ENGINE, FUEL CELL, FLAMMABLE LIQUID POWERED, must be handled,

32. (1) Le titre de l'article 12.8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

12.8 Instruction d'emballage Y963

(2) Le sous-alinéa 12.8(1)a(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) aux Instructions techniques de l'OACI, sauf le chapitre 2, Marquage des colis, le chapitre 3, Étiquetage, et le chapitre 4, Documents, de la 5^e Partie, Responsabilités de l'expéditeur, et les paragraphes j) et l) de l'Instruction d'emballage Y963 du chapitre 11, Classe 9 — Marchandises dangereuses diverses, de la 4^e Partie, Instructions d'emballage;

(3) L'alinéa 12.8(2)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- b) pour les liquides, sauf les liquides inflammables en quantité inférieure ou égale à 120 mL, apposer, sur deux côtés opposés du contenant, une étiquette « Sens du colis », illustrée à la figure 5-26 du chapitre 3, Étiquetage, de la 5^e Partie, Responsabilités de l'expéditeur, des Instructions techniques de l'OACI.

33. (1) Le sous-alinéa 12.9(1)b(v) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (v) section 4.2, Information to be provided to employees, of Chapter 4, Provision of information, of Part 7, Operator's Responsibilities,

(2) Le sous-alinéa 12.9(1)b(vii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (vii) le tableau 7-1, intitulé « Séparation entre colis », du chapitre 1, Procédures d'acceptation, de la 7^e Partie, Responsabilités de l'exploitant;

(3) Le sous-alinéa 12.9(1)c(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (iii) placées dans un contenant qui porte les marques à apposer sur les colis et les étiquettes qui sont exigées par le chapitre 2, Marques des colis, à l'exception de l'article 2.4.2, et par le chapitre 3, Étiquetage, à l'exception de l'article 3.2.12 de la 5^e Partie, Responsabilités de l'expéditeur, des Instructions techniques de l'OACI;

(4) Le paragraphe 12.9(7) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (7) La manutention, la demande de transport ou le transport des marchandises dangereuses UN3166, MOTEUR À COMBUSTION INTERNE À GAZ INFLAMMABLE ou MOTEUR À COMBUSTION INTERNE À LIQUIDE INFLAMMABLE ou VÉHICULE À PROPULSION PAR GAZ INFLAMMABLE ou VÉHICULE À PROPULSION PAR LIQUIDE INFLAMMABLE ou VÉHICULE À PROPULSION PAR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU GAZ INFLAMMABLE ou VÉHICULE À PROPULSION PAR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU

offered for transport or transported in accordance with the following requirements in the ICAO Technical Instructions:

- (a) Special Provision A87 of Chapter 3, Special provisions, of Part 3, Dangerous Goods List, Special Provisions and Limited and Excepted Quantities;
- (b) Packing Instruction 950 of Chapter 11, Class 9 — Miscellaneous dangerous goods, of Part 4, Packing Instructions, in the case of
 - (i) UN3166, ENGINE, INTERNAL COMBUSTION, FLAMMABLE LIQUID POWERED,
 - (ii) UN3166, VEHICLE, FLAMMABLE LIQUID POWERED,
 - (iii) UN3166, VEHICLE, FUEL CELL, FLAMMABLE LIQUID POWERED, or
 - (iv) UN3166, ENGINE, FUEL CELL, FLAMMABLE LIQUID POWERED; and
- (c) Packing Instruction 951 of Chapter 11, Class 9 — Miscellaneous dangerous goods, of Part 4, Packing Instructions, in the case of
 - (i) UN3166, ENGINE, INTERNAL COMBUSTION, FLAMMABLE GAS POWERED,
 - (ii) UN3166, VEHICLE, FLAMMABLE GAS POWERED,
 - (iii) UN3166, VEHICLE, FUEL CELL, FLAMMABLE GAS POWERED, or
 - (iv) UN3166, ENGINE, FUEL CELL, FLAMMABLE GAS POWERED.

(5) Clauses 12.9(11)(a)(ii)(A) and (B) of the Regulations are replaced by the following:

- (A) for batteries with the UN number UN2794 or UN2795, Packing Instruction 870, and
- (B) for batteries with the UN number UN2800, Packing Instruction 872; and

(6) Subparagraph 12.9(13)(d)(i) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

- (i) complies with section 4.3, Information to be provided by the pilot-in-command in case of in-flight emergency, of Chapter 4, Provision of information, of Part 7, Operator's Responsibilities, of the ICAO Technical Instructions, or

34. (1) Paragraph 12.12(3)(f) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

- (f) when an in-flight emergency occurs and circumstances permit, the pilot-in-command complies with section 4.3, Information to be provided by the pilot-in-command in case of in-flight emergency, of Chapter 4, Provision of information, of Part 7, Operator's

LIQUIDE INFLAMMABLE ou MOTEUR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU GAZ INFLAMMABLE ou MOTEUR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU LIQUIDE INFLAMMABLE doivent être effectués conformément aux exigences suivantes des Instructions techniques de l'OACI :

- a) la disposition particulière A87 du chapitre 3, Dispositions particulières, de la 3^e Partie, Liste des marchandises dangereuses, dispositions particulières et quantités limitées et exemptées;
- b) dans les cas ci-après, l'Instruction d'emballage 950 du chapitre 11, Classe 9 — Marchandises dangereuses diverses, de la 4^e partie, Instructions d'emballage :
 - (i) UN3166, MOTEUR À COMBUSTION INTERNE À LIQUIDE INFLAMMABLE,
 - (ii) UN3166, VÉHICULE À PROPULSION PAR LIQUIDE INFLAMMABLE,
 - (iii) UN3166, VÉHICULE À PROPULSION PAR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU LIQUIDE INFLAMMABLE,
 - (iv) UN3166, MOTEUR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU LIQUIDE INFLAMMABLE;
- c) dans les cas ci-après, l'Instruction d'emballage 951 du chapitre 11, Classe 9 — Marchandises dangereuses diverses, de la 4^e partie, Instructions d'emballage :
 - (i) UN3166, MOTEUR À COMBUSTION INTERNE À GAZ INFLAMMABLE,
 - (ii) UN3166, VÉHICULE À PROPULSION PAR GAZ INFLAMMABLE,
 - (iii) UN3166, VÉHICULE À PROPULSION PAR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU GAZ INFLAMMABLE,
 - (iv) UN3166, MOTEUR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU GAZ INFLAMMABLE.

(5) Les divisions 12.9(11)a)(ii)(A) et (B) du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

- (A) dans le cas des accumulateurs dont le numéro UN est UN2794 ou UN2795, l'Instruction d'emballage 870,
- (B) dans le cas des accumulateurs dont le numéro UN est UN2800, l'Instruction d'emballage 872;

(6) Le sous-alinéa 12.9(13)d)(i) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (i) complies with section 4.3, Information to be provided by the pilot-in-command in case of in-flight emergency, of Chapter 4, Provision of information, of Part 7, Operator's Responsibilities, of the ICAO Technical Instructions, or

34. (1) L'alinéa 12.12(3)f de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (f) when an in-flight emergency occurs and circumstances permit, the pilot-in-command complies with section 4.3, Information to be provided by the pilot-in-command in case of in-flight emergency, of Chapter 4, Provision of information, of Part 7, Operator's

Responsibilities, of the ICAO Technical Instructions; and

(2) Subparagraph 12.12(3)(g)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) segregates the means of containment that contain dangerous goods that could react dangerously with one another in case of an accidental release, in accordance with Table 7-1, “Segregation between packages”, of Chapter 1, Acceptance procedures, of Part 7, Operator’s Responsibilities, of the ICAO Technical Instructions.

35. Subparagraph 12.13(c)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) the activity of the measuring instrument does not exceed the applicable exception limit set out in the column entitled “Item limits” in Table 2-15, “Activity limits for excepted packages”, of Chapter 7, Class 7 — Radioactive material, of Part 2, Classification of Dangerous Goods, of the ICAO Technical Instructions.

36. Subsection 12.14(3) of the Regulations is amended by adding “and” after paragraph (d), by striking out “and” at the end of paragraph (e) and by repealing paragraph (f).

37. Schedule 1 to the Regulations is amended by striking out the number “26” in column 5 for UN Number UN3244.

38. Schedule 1 to the Regulations is amended by striking out the number “81” in column 5 for UN Numbers UN1841, UN1845, UN1921, UN1931, UN2807, UN2969, UN2990, UN3072, UN3166, UN3171 and UN3245.

39. Schedule 1 to the Regulations is amended by striking out the number “83” in column 5 for UN Numbers UN1133, UN1210, UN1263 and UN1866.

40. Schedule 1 to the Regulations is amended by striking out the number “89” in column 5 for UN Number UN1999.

41. The portion of UN Numbers UN1202 and UN1203 in column 5 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

Col. 1	Col. 5
UN Number	Special Provisions
UN1202	82, 88, 91
UN1203	17, 82, 88, 91

Responsibilities, of the ICAO Technical Instructions; and

(2) Le sous-alinéa 12.12(3)(g)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) sépare les contenants dans lesquels sont placées des marchandises dangereuses qui pourraient réagir dangereusement entre elles en cas de rejet accidentel, conformément au tableau 7-1, intitulé « Séparation entre colis », du chapitre 1, Procédures d’acceptation, de la 7^e Partie, Responsabilités de l’exploitant, des Instructions techniques de l’OACI.

35. Le sous-alinéa 12.13(c)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) d’autre part, l’activité de l’instrument de mesure ne dépasse pas la limite d’exception applicable indiquée à la colonne intitulée « Limites par article » du tableau 2-15, intitulé « Limites d’activité pour les colis exceptés », du chapitre 7, Classe 7 — Matières radioactives, de la 2^e Partie, Classification des marchandises dangereuses, des Instructions techniques de l’OACI.

36. L’alinéa 12.14(3)f) du même règlement est abrogé.

37. Dans la colonne 5 du numéro UN UN3244 de l’annexe 1 du même règlement, le numéro « 26 » est supprimé.

38. Dans la colonne 5 des numéros UN UN1841, UN1845, UN1921, UN1931, UN2807, UN2969, UN2990, UN3072, UN3166, UN3171 et UN3245 de l’annexe 1 du même règlement, le numéro « 81 » est supprimé.

39. Dans la colonne 5 des numéros UN UN1133, UN1210, UN1263 et UN1866 de l’annexe 1 du même règlement, le numéro « 83 » est supprimé.

40. Dans la colonne 5 du numéro UN UN1999 de l’annexe 1 du même règlement, le numéro « 89 » est supprimé.

41. Le passage des numéros UN UN1202 et UN1203 de l’annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 5 est remplacé par ce qui suit :

Col. 1	Col. 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN1202	82, 88, 91
UN1203	17, 82, 88, 91

42. The portion of UN Number UN1223 in column 5 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

Col. 1	Col. 5
UN Number	Special Provisions
UN1223	38, 91

43. The portion of UN Numbers UN1267 and UN1268 in column 5 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

Col. 1	Col. 5
UN Number	Special Provisions
UN1267	92
UN1268	92

44. The portion of UN Number UN1863 in column 5 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

Col. 1	Col. 5
UN Number	Special Provisions
UN1863	17, 82, 91 17, 82, 91 17,82, 91

45. The portion of each entry with the UN Number UN3166 in column 2 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

Col. 1	Col. 2
UN Number	Shipping Name and Description
UN3166	ENGINE, INTERNAL COMBUSTION, or VEHICLE, FLAMMABLE GAS POWERED, or VEHICLE, FLAMMABLE LIQUID POWERED, or ENGINE, FUEL CELL, FLAMMABLE GAS POWERED, or ENGINE, FUEL CELL, FLAMMABLE LIQUID POWERED, or VEHICLE, FUEL CELL, FLAMMABLE GAS POWERED, or VEHICLE, FUEL CELL, FLAMMABLE LIQUID POWERED

46. (1) Special provision 26 of Schedule 2 to the Regulations is repealed.

42. Le passage du numéro UN UN1223 de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 5 est remplacé par ce qui suit :

Col. 1	Col. 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN1223	38, 91

43. Le passage des numéros UN UN1267 et UN 1268 de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 5 est remplacé par ce qui suit :

Col. 1	Col. 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN1267	92
UN1268	92

44. Le passage du numéro UN UN1863 de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 5 est remplacé par ce qui suit :

Col. 1	Col. 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN1863	17, 82, 91 17, 82, 91 17, 82, 91

45. Le passage de chaque mention du numéro UN UN3166 de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Col. 1	Col. 2
Numéro UN	Appellation réglementaire et description
UN3166	MOTEUR À COMBUSTION INTERNE ou VÉHICULE À PROPULSION PAR GAZ INFLAMMABLE ou VÉHICULE À PROPULSION PAR LIQUIDE INFLAMMABLE ou MOTEUR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU GAZ INFLAMMABLE ou MOTEUR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU LIQUIDE INFLAMMABLE ou VÉHICULE À PROPULSION PAR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU GAZ INFLAMMABLE ou VÉHICULE À PROPULSION PAR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU LIQUIDE INFLAMMABLE

46. (1) La disposition particulière 26 de l'annexe 2 du même règlement est abrogée.

(2) The italicized text after special provision 26 of Schedule 2 to the Regulations is struck out.

47. Paragraph (a) of special provision 32 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:

- (a) the large means of containment is in standard with CSA B621 for transport by road vehicle or with TP14877 for transport by railway vehicle; and

48. Special provision 80 of Schedule 2 to the Regulations and any italicized text are replaced by the following:

80 Despite section 1.17 of Part 1, Coming into Force, Repeal, Interpretation, General Provisions and Special Cases, a person must not offer for transport or transport these dangerous goods unless they are in a means of containment that is in compliance with section 5.11 of Part 5, Means of Containment, except that the requirement for aerosol containers to be tightly packed in a wood, fibreboard or plastic box does not apply to a user or purchaser who transports no more than six aerosol containers.

For a similar rule respecting aerosol containers, see subparagraph 1.15(1)(a)(i) of Part 1, Coming into Force, Repeal, Interpretation, General Provisions and Special Cases.

UN1950

49. (1) Special provision 81 of Schedule 2 to the Regulations is repealed.

(2) The italicized text after special provision 81 of Schedule 2 to the Regulations is struck out.

50. (1) Special provision 83 of Schedule 2 to the Regulations is repealed.

(2) The italicized text after special provision 83 of Schedule 2 to the Regulations is struck out.

51. (1) Special provision 89 of Schedule 2 to the Regulations is repealed.

(2) The italicized text after special provision 89 of Schedule 2 to the Regulations is struck out.

52. Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after special provision 90:

91 Despite paragraph 13.1.5(c) of CGSB-43.146, these dangerous goods may, after January 1, 2010, be handled, offered for transport or transported in a means of containment on a road vehicle, a railway vehicle or a ship on a domestic voyage if the means of containment was manufactured before January 1, 2003 and the following information is set out on a metal label in a holder that is welded to the tank head or to another readily visible location on the tank:

- (a) the name of the tank's manufacturer;
- (b) the metal thickness of the tank in millimetres;
- (c) the capacity of the tank in litres;
- (d) the year that the tank was manufactured;
- (e) the label of the Underwriters' Laboratories of Canada (ULC);
- (f) the words "Mobile Refuelling Tank – ULC/ORD-C142.13";

(2) Le passage en italique qui suit la disposition particulière 26 de l'annexe 2 du même règlement est supprimé.

47. L'alinéa a) de la disposition particulière 32 de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- a) le grand contenant est en règle à l'égard de la norme CSA B621 dans le cas du transport par véhicule routier ou en règle à l'égard de la norme TP14877 dans le cas du transport par véhicule ferroviaire;

48. La disposition particulière 80 de l'annexe 2 du même règlement et tout passage en italique sont remplacés par ce qui suit :

80 Malgré l'article 1.17 de la partie 1, Entrée en vigueur, abrogation, interprétation, dispositions générales et cas spéciaux, il est interdit de demander de transporter ou de transporter ces marchandises dangereuses à moins qu'elles ne soient placées dans un contenant conforme à l'article 5.11 de la partie 5, Conteneurs, sauf que l'exigence selon laquelle les bombes aérosol doivent être bien emballées dans une boîte en bois, en carton ou en plastique ne s'applique pas à un utilisateur ou à un acheteur qui transporte au plus six bombes aérosol.

Voir le sous-alinéa 1.15(1)a)(i) de la partie 1, Entrée en vigueur, abrogation, interprétation, dispositions générales et cas spéciaux, qui contient une règle similaire en ce qui a trait aux bombes aérosol.

UN1950

49. (1) La disposition particulière 81 de l'annexe 2 du même règlement est abrogée.

(2) Le passage en italique qui suit la disposition particulière 81 de l'annexe 2 du même règlement est supprimé.

50. (1) La disposition particulière 83 de l'annexe 2 du même règlement est abrogée.

(2) Le passage en italique qui suit la disposition particulière 83 de l'annexe 2 du même règlement est supprimé.

51. (1) La disposition particulière 89 de l'annexe 2 du même règlement est abrogée.

(2) Le passage en italique qui suit la disposition particulière 89 de l'annexe 2 du même règlement est supprimé.

52. L'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après la disposition particulière 90, de ce qui suit :

91 Malgré l'alinéa 13.1.5(c) de la norme CGSB-43.146, ces marchandises dangereuses peuvent, après le 1^{er} janvier 2010, être manutentionnées, offertes au transport ou transportées dans un contenant à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un navire au cours d'un voyage intérieur si le contenant a été fabriqué avant le 1^{er} janvier 2003 et si les renseignements ci-après sont indiqués sur une plaque métallique placée dans un support soudé sur la tête de la citerne ou à un autre endroit facilement visible sur celle-ci :

- a) le nom du fabricant de la citerne;
- b) l'épaisseur en millimètres de la citerne;
- c) la capacité en litres de la citerne;
- d) l'année de sa fabrication;
- e) la plaque des Laboratoires des assureurs du Canada (ULC);
- f) la mention « Mobile Refuelling Tank – ULC/ORD-C142.13 »;

- (g) the words “Not Authorized for Transport of Dangerous Goods Requiring a Specification Tank”;
- (h) in the case of a tank designed for mounting on a truck or trailer platform, the words “This Tank Shall Be Secured to the Truck or Trailer Platform by the Means Provided By the Tank Manufacturer”; and
- (i) in the case of a skid-equipped tank that provides clearances of at least 300 mm to grade, the words “Suitable for Towing over Graded Surfaces Only”.

UN1202, UN1203, UN1223 and UN1863

92

- (1) The consignor must classify these dangerous goods on the basis of samples.
- (2) The consignor must make available to the Minister, on reasonable notice given by the Minister, a document that explains the sampling method and includes the following information:
 - (a) the scope of the method;
 - (b) the sampling apparatus;
 - (c) the sampling procedures;
 - (d) the frequency and conditions of sampling; and
 - (e) a description of the quality control management system in place.

Many methods are available for the sampling of petroleum products. An example can be found in American Society for Testing and Materials Standard ASTM D4057-12, “Standard Practice for Manual Sampling of Petroleum and Petroleum Products”.

The frequency and conditions of sampling should allow for the variability of the dangerous goods to ensure representativeness. The classification assigned to the dangerous goods should reflect the properties of the dangerous goods during transport.

UN1267, UN1268

TRANSITIONAL PROVISION

53. A person may, for a period of six months that begins on July 15, 2014, comply with the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* as they read on July 13, 2014.

COMING INTO FORCE

54. These Regulations come into force on July 15, 2014.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

There is a need for Canada to update the requirements for the design, manufacture and selection of tank cars for the transportation of dangerous goods by rail. The adoption of the new rail tank car manufacturing requirements, specifically for the DOT-111 tank car, needs to be accelerated because these tank cars will soon be

- g) la mention « Not Authorized for Transport of Dangerous Goods Requiring a Specification Tank »;
- h) dans le cas d’une citerne conçue pour être montée sur la plateforme d’un camion ou d’une remorque, la mention « This Tank Shall Be Secured to the Truck or Trailer Platform by the Means Provided By the Tank Manufacturer »;
- i) dans le cas d’une citerne munie de patins de glissement et dont les distances de dégagement du sol sont d’au moins 300 mm, la mention « Suitable for Towing over Graded Surfaces Only ».

UN1202, UN1203, UN1223 et UN1863

92

- (1) L’expéditeur classe ces marchandises dangereuses en se fondant sur des échantillons.
- (2) Il met à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci, un document qui explique la méthode d’échantillonnage et qui comprend les renseignements suivants :
 - a) le domaine d’application de la méthode;
 - b) l’appareillage d’échantillonnage;
 - c) la procédure d’échantillonnage;
 - d) la fréquence et les conditions de l’échantillonnage;
 - e) la description du système de gestion de contrôle de la qualité en place.

De nombreuses méthodes d’échantillonnage des produits pétroliers sont disponibles. En voici un exemple : la méthode qui figure dans la norme ASTM D4057-12, intitulée « Standard Practice for Manual Sampling of Petroleum and Petroleum Products » de l’American Society for Testing and Materials.

La fréquence et les conditions de l’échantillonnage doivent tenir compte de la variabilité des marchandises dangereuses pour assurer la représentativité. La classification assignée aux marchandises dangereuses doit tenir compte des propriétés des marchandises dangereuses en transport.

UN1267, UN1268

DISPOSITION TRANSITOIRE

53. Toute personne peut, durant les six mois qui commencent le 15 juillet 2014, se conformer au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, dans sa version au 13 juillet 2014.

ENTRÉE EN VIGUEUR

54. Le présent règlement entre en vigueur le 15 juillet 2014.

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Il importe que le Canada actualise les exigences de conception, de fabrication et de sélection des wagons-citernes pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. Il faut accélérer l’adoption de nouvelles exigences de fabrication des wagons-citernes, plus précisément de wagons-citernes de classe DOT-111,

manufactured in Canada, there is an increase in petroleum crude oil transport by rail, and there is a regulatory misalignment causing an administrative burden on industry.

Previously, the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* (TDG Regulations) did not require consignor certification. Consignor certification is an international requirement and adopting it in Canada makes it easier for inspectors to find a contact person when a consignment is not compliant with the Regulations.

Under the previous Regulations, there is a lack of information on the sampling methods used by petroleum crude oil consignors and carriers for classification tests and the selection of the proper containers for their transport. The method used to sample the crude oil is very important in determining its classification because its composition depends on many factors. Petroleum crude oil is typically non-homogeneous, containing some percentage of sediment, water and volatile light ends.

The lack of a proof of classification in the TDG Regulations posed a challenge for inspectors trying to validate the classification information provided by the consignor for dangerous goods being offered for transport. The Transportation Safety Board (TSB) of Canada also made a recommendation in September 2013 to review classification procedures and processes.

There was also a need to update the following standards which either were no longer current or needed to be introduced in the TDG Regulations:

- Several new standards in relation to new types of means of containment were not previously addressed in the TDG Regulations. These stem from the United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods (UN Recommendations), and include UN portable tanks and UN cylinders.
- A number of safety standards on the manufacture, selection and use of means of containment for dangerous goods had been updated by organizations, such as the Canadian Standards Association (CSA) and the Canadian General Standards Board (CGSB). These safety standards, referenced in the TDG Regulations needed to be updated.
- A safety standard for small means of containment that aligns the TDG Regulations with international and U.S. requirements was included in the TDG Regulations.
- The references to the United States *Code of Federal Regulations* (49 CFR), the UN Recommendations, the UN *Manual of Tests and Criteria*, the *International Maritime Dangerous Goods Code* (IMDG Code), the International Civil Aviation Organization *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (ICAO Technical Instructions) and its supplement also required updating, to facilitate understanding on the part of users, and simplify enforcement of the TDG Regulations.

Background

The TDG Regulations include requirements for the manufacture and use of means of containment for the handling, offering for transport and transporting of dangerous goods, primarily by referencing safety standards.

pour les raisons suivantes : le Canada fabriquera bientôt des wagons-citernes, le transport de pétrole brut par train augmente et le manque d'harmonisation entraîne un fardeau administratif pour l'industrie.

Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (Règlement TMD), dans sa version antérieure, n'exigeait pas l'attestation des expéditeurs. Il s'agit d'une obligation internationale, et l'adoption d'une telle exigence au Canada fait en sorte qu'il est plus facile pour les inspecteurs de trouver une personne-ressource si un envoi n'est pas conforme.

Sous le règlement précédent, on constatait un manque d'information sur les méthodes d'échantillonnage utilisées par les expéditeurs et les transporteurs de pétrole brut pour les analyses de classification et la sélection des contenants appropriés pour leur transport. La méthode utilisée pour l'échantillonnage du pétrole brut est très importante pour déterminer sa classification, puisque sa composition dépend de nombreux facteurs. Le pétrole brut est normalement non homogène et contient un certain pourcentage de sédiment, d'eau et des fractions légères volatiles.

L'absence d'une preuve de classification dans le Règlement TMD posait un défi aux inspecteurs qui valident l'information sur la classification fournie par l'expéditeur de marchandises dangereuses présentées au transport. En septembre 2013, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a également recommandé que l'on se penche sur les procédures et processus de classification.

Les normes suivantes devaient également être mises à jour ou devaient être ajoutées dans le Règlement TMD :

- Bon nombre de nouvelles normes touchant de nouveaux contenants n'étaient pas nommées dans le Règlement TMD. Ces normes sont issues des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses de l'Organisation des Nations Unies (Recommandations de l'ONU) et comprennent les citernes amovibles normalisées UN et les bouteilles à gaz portant la marque « UN »;
- Des normes de sécurité sur la fabrication, la sélection et l'utilisation des contenants pour les marchandises dangereuses avaient été mises à jour par des organisations, notamment l'Association canadienne de normalisation (CSA) et l'Office des normes générales du Canada (ONGC). Le Règlement TMD renvoyait à ces normes de sécurité et les références devaient être mises à jour;
- Une norme de sécurité relative aux petits contenants qui harmonise le Règlement TMD avec les exigences internationales et américaines. Cette norme a été intégrée au Règlement TMD;
- Les renvois au *Code of Federal Regulations* 49 des États-Unis (49 CFR), aux Recommandations de l'ONU, au *Manuel d'épreuves et de critères* de l'ONU, au *Code maritime international des marchandises dangereuses* (Code IMDG), aux *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale [OACI]) et à son supplément devaient également être mis à jour pour faciliter la compréhension des utilisateurs et simplifier l'application du Règlement TMD.

Contexte

Le Règlement TMD comprend des exigences relatives à la fabrication et à l'utilisation de contenants pour la manutention, la présentation au transport ou le transport des marchandises dangereuses, principalement par le renvoi à des normes de sécurité.

Transport Canada, in collaboration with standards developing organizations accredited by the Standards Council of Canada (SCC), develops safety standards, which are incorporated by reference in the TDG Regulations. The TDG Regulations also incorporate by reference international recommendations, such as the UN Recommendations, the IMDG Code and the ICAO Technical Instructions. These documents must be kept up to date with advances in technology, take into account actual service experience, respond to issues brought forward by stakeholders, and be kept harmonized with requirements in the United States and other countries. These standards are developed by consensus within standards committees.

These Regulations combine new requirements that were published at different times under two separate regulatory proposals in the *Canada Gazette*, Part I. The *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Safety Standard TP14877: Containers for Transport of Dangerous Goods by Rail)* [<http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2014/2014-01-11/pdf/g1-14802.pdf>], published January 11, 2014, proposed the adoption of a new standard for the manufacture and use of tank cars for the transportation of dangerous goods by rail, along with new requirements for the classification of dangerous goods. The proposal published on November 16, 2013, *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Update of Standards)* [<http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2013/2013-11-16/pdf/g1-14746.pdf>], sought to update standards incorporated by reference in the Regulations for the design, manufacture, selection and use of other means of containment such as highway tanks, portable tanks and cylinders. Since both proposals deal with updating technical standards, they have been combined into a single package in order to accelerate their adoption into the TDG Regulations.

Objectives

The modifications had two main objectives. First, the introduction of new and revised safety standards enhances safety by requiring the use of sturdier means of containment for the transport of dangerous goods in Canada.

Second, incorporating by reference more recent versions of international recommendations and Regulations, such as 49 CFR, addresses comments received during the consultations held under the Regulatory Cooperation Council and those of the Red Tape Initiative. This also increases reciprocity between Canada and the United States regarding means of containment regulatory requirements and reduces administrative burden on industry.

Description

The *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Update of Standards)* adopt the TP14877 standard published by Transport Canada, *Containers for the Transport of Dangerous Goods by rail*.

The amendment also introduces new requirements for documentation relating to the procedures and processes for classification of dangerous goods. This will help inspectors validate the classification of the dangerous goods, ensuring that they are transported in the proper means of containment and increasing safety. A document explaining the sampling methods used by consignors and

De concert avec des organisations responsables de l'élaboration de normes agréées par le Conseil canadien des normes (CCN), Transports Canada élabore des normes de sécurité incorporées par renvoi au Règlement TMD. Le Règlement TMD incorpore également par renvoi des recommandations internationales telles que les Recommandations de l'ONU, le Code IMDG et les Instructions techniques de l'OACI. Ces documents doivent être maintenus à jour sur le plan des progrès technologiques, tenir compte des services réels, répondre aux questions soulevées par les intervenants et demeurer harmonisés avec les exigences des États-Unis et d'autres pays. Ces normes sont élaborées par consensus des membres des comités de normalisation.

Ce règlement combine de nouvelles exigences publiées à différents moments en vertu de deux projets de règlement distincts dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Dans le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (Norme de sécurité TP14877 : Conteneurs pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer)* [<http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2014/2014-01-11/pdf/g1-14802.pdf>], publié le 11 janvier 2014, on proposait l'adoption d'une nouvelle norme sur la fabrication et l'utilisation de wagons-citernes pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer ainsi que de nouvelles exigences sur la classification des marchandises dangereuses. Le projet publié le 16 novembre 2013 [*Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (mise à jour des normes)*] (<http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2013/2013-11-16/pdf/g1-14746.pdf>), proposait la mise à jour de normes incorporées par renvoi dans le Règlement à l'égard de la conception, la fabrication, la sélection et l'utilisation d'autres contenants tels que les citernes routières, les citernes amovibles et les bouteilles à gaz. Comme les deux projets de règlement portaient sur la mise à jour des normes techniques, ils ont été regroupés en un seul projet afin d'accélérer leur adoption dans le Règlement TMD.

Objectifs

Ces modifications avaient deux principaux objectifs. D'abord, l'adoption de nouvelles normes de sécurité permet de renforcer la sécurité en exigeant l'utilisation de contenants plus robustes pour le transport de marchandises dangereuses au Canada.

Ensuite, le fait d'incorporer par renvoi des versions plus récentes de recommandations et de règlements internationaux, tels que le 49 CFR, permet de donner suite aux commentaires reçus au cours des consultations tenues par le Conseil de coopération en matière de réglementation et dans le cadre de l'initiative de réduction de la paperasse. Cette approche permet également d'améliorer la réciprocity des exigences réglementaires relatives aux contenants entre le Canada et les États-Unis ainsi que de réduire le fardeau administratif imposé à l'industrie.

Description

Le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses — Mise à jour des renvois aux normes* proposait l'adoption de la norme de Transports Canada TP14877 *Conteneurs pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer*.

Les modifications incorporent également au Règlement TMD de nouvelles exigences de documentation se rapportant aux procédures et aux processus de classification de marchandises dangereuses. Ces exigences aident les inspecteurs à valider la classification des marchandises dangereuses pour ainsi s'assurer qu'elles sont transportées dans des contenants adéquats et améliorer la

carriers of petroleum crude oil is also required to be presented upon request, assisting Transport Canada in confirming that the petroleum products were correctly classified and that the proper tank car for transport by rail was chosen. This amendment also adds a requirement to include a consignor's certification on the shipping document that will provide inspectors and emergency responders with the name of the individual who prepared the consignment, in order to obtain information about the dangerous goods offered for transport in a timely manner in the case of an incident or for enforcement purposes.

References to safety standards, to 49 CFR, to the UN Recommendations and to the UN *Manual of Tests and Criteria*, the IMDG Code and the ICAO Technical Instructions and its supplement have been updated.

The TDG Regulations adopt six new standards for new types of means of containment and update nine standards for means of containment already incorporated by reference in the TDG Regulations.

NEW STANDARDS

Rail tank cars

The TDG Regulations incorporate Transport Canada Standard *Containers for the Transport of Dangerous Goods by rail*, TP14877, by reference, replacing CGSB43.147-2005, amended in July 2008, to update certain tank car design requirements, and certain selection and use requirements to bring them into harmonization with current U.S. regulations.

The TDG Regulations introduce a new standard with the following requirements:

- New requirements for half head shields, increased thickness of the shell and heads, and top-fitting protection for new DOT-111 tank cars;
- Two new designs for cryogenic tank cars, as well as a new design for tank cars carrying liquefied natural gas or ethylene refrigerated liquid; these tank cars were both only allowed in Canada through an equivalency certificate;
- Addition of a requirement for stub sill inspection;
- Additional safety features on tank cars carrying between 120 000 to 130 000 kg (i.e. 263 000 to 286 000 lb.) of dangerous goods; and
- Increase the requirements regarding pressure relief valves on aluminum tank cars to reduce non-accidental releases of dangerous goods, thereby reducing a worker's risk of being exposed to the dangerous goods.

Small means of containment

Transport Canada publication TP14850, "Small Containers for Transport of Dangerous Goods, Classes 3, 4, 5, 6.1, 8, and 9, a Transport Canada Standard"

This standard establishes requirements for the manufacture, selection and use of small means of containment for the transport of dangerous goods in Classes 3, 4, 5, 6.1, 8, and 9.

sécurité. Un document décrivant les méthodes d'échantillonnage utilisées par les expéditeurs et les transporteurs de pétrole brut doit également être présenté sur demande afin que Transports Canada puisse confirmer la classification adéquate des produits pétroliers et le choix du bon wagon-citerne pour le transport par train. Cette modification ajoute également une exigence d'inclure une attestation de l'expéditeur dans le document d'expédition, ce qui donnera aux inspecteurs et aux intervenants en cas d'urgence le nom de la personne ayant préparé l'envoi, afin d'obtenir rapidement de l'information sur les marchandises dangereuses faisant l'objet d'une demande de transport en cas d'incident ou aux fins d'application de la loi.

Les renvois aux normes de sécurité, au 49 CFR, aux Recommandations de l'ONU et au *Manuel d'épreuves et de critères* de l'ONU, au Code IMDG ainsi qu'aux Instructions techniques de l'OACI et à son supplément ont été mis à jour.

De plus, le Règlement TMD adopte six nouvelles normes visant de nouveaux types de contenants, et met à jour neuf normes sur les contenants déjà incorporées dans le Règlement TMD.

NOUVELLES NORMES

Wagons-citernes

Le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* introduit la norme de Transports Canada TP14877 « *Contenants pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer* » incorporée par renvoi, qui remplace la norme CGSB43.147-2005, modifiée en juillet 2008, pour mettre à jour certaines exigences de conception de wagons-citernes, ainsi que certaines exigences de sélection et d'utilisation de façon à les harmoniser avec le règlement en vigueur aux États-Unis.

Le Règlement TMD introduit une nouvelle norme comportant les exigences suivantes :

- de nouvelles exigences relatives aux demi-boucliers protecteurs, à l'épaisseur accrue de la coque et des têtes, et au calorifugeage des nouveaux wagons-citernes DOT-111;
- deux nouvelles conceptions de wagons-citernes cryogéniques, ainsi qu'une nouvelle conception pour les wagons-citernes transportant du gaz naturel liquéfié ou de l'éthylène liquide réfrigéré, tous deux auparavant autorisés au Canada sur présentation d'un certificat d'équivalence;
- l'ajout d'une exigence pour l'inspection de la longrine centrale;
- des dispositifs de sécurité additionnels sur les wagons-citernes transportant entre 120 000 et 130 000 kilogrammes (de 263 000 à 286 000 livres) de marchandises dangereuses;
- le renforcement des exigences relatives à la soupape de sécurité des wagons-citernes en aluminium pour réduire les déversements non accidentels de marchandises dangereuses, diminuant ainsi le risque d'exposer un travailleur aux marchandises dangereuses.

Petits contenants

Publication de Transports Canada TP14850, « Petits contenants pour le transport des marchandises dangereuses des classes 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9, une norme de Transports Canada »

Cette norme établit les exigences concernant la conception, la sélection et l'utilisation de petits contenants pour le transport des marchandises dangereuses des classes 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9.

This amendment replaces the CGSB 43.150 standard with the new TP14850 standard. TP14850 is harmonized with the 16th revised edition of the UN Recommendations and covers the manufacture and use of a wide variety of small means of containment for the transport of dangerous goods, as well as addressing certain “special cases” that had been addressed to date through equivalency certificates. These small means of containment include containers for dangerous goods transported for disposal from collection facilities serving the general public, alternative combinations packaging also known as “lab packs,” and containers used to apply tar as sealant for roads and structures. Including this standard in the TDG Regulations eliminates the need to apply for and obtain an equivalency certificate for these activities, thereby reducing administrative burden.

TP14850 was developed as a Transport Canada publication; therefore, it is available to the public through the Transport Canada online store at no charge in electronic form, or at nominal charge as a paper document.

Portable tanks

CSA Standard B625-08, “Portable tanks for the transport of dangerous goods”

Incorporating this CSA Standard by reference establishes requirements in the TDG Regulations governing the selection, use and periodic testing of UN portable tanks in Canada. This Standard also addresses the manufacture of UN portable tanks in Canada, although there are currently no known manufacturers in Canada.

Although UN portable tanks now represent the majority of tanks in international transport, in the absence of this new standard in the TDG Regulations, UN tanks in Canada were permitted only on a case-by-case basis, through the issuance of an equivalency certificate. The adoption of this new standard in the TDG Regulations reduces administrative burden on users of UN portable tanks and retest facilities, while establishing a more transparent regulatory framework governing this type of means of containment.

The requirements of CSA B625 are harmonized with the UN Recommendations.

CSA Standard B626-09, “Portable tank specification TC 44”

Incorporating this new CSA standard by reference introduces the specification for TC 44 portable tanks for transport of diesel fuel by road vehicle. It provides the requirements for design and manufacture that are specific to TC 44 tanks and makes reference to the CSA B620 standard for the general requirements applicable to all highway and TC portable tank specifications under the CSA B620.

The development of this standard was driven by industry requirements, particularly hydrocarbon drillers. The design methodology prescribed for TC 44 portable tanks is applicable not only to round or oval tanks but also to square and rectangular tanks with flat sides. A square or rectangular tank shape for the transport of diesel fuel responds to a need of certain industries for space efficiency aboard road vehicles when the tanks are integrated with large motorized equipment such as oil drilling equipment.

Cette modification remplace la norme CGSB 43.150 par la nouvelle norme TP14850, laquelle reflète la 16^e version révisée des Recommandations de l’ONU et qui concerne la fabrication et l’utilisation d’un large éventail de petits contenants pour le transport de marchandises dangereuses. Elle aborde également certains « cas spéciaux » traités jusqu’ici au moyen de certificats d’équivalence. Il s’agit notamment des contenants pour le transport en vue de l’élimination des marchandises dangereuses d’installations de collecte grand public, des emballages combinés de remplacement, aussi appelés « emballages de labo », et des contenants utilisés pour appliquer le goudron comme liant pour les routes et les structures. L’introduction de cette norme dans le Règlement TMD élimine la nécessité de demander et d’obtenir un certificat d’équivalence pour ces activités, ce qui réduit le fardeau administratif.

La norme TP14850 est une publication de Transports Canada à laquelle le public a accès gratuitement en format électronique à partir du site Internet d’achat de publications en ligne ou en format papier moyennant certains frais.

Citernes amovibles

Norme CSA B625-08, « Citernes mobiles pour le transport des marchandises dangereuses »

Le renvoi à cette norme CSA permet de fixer les exigences régissant la sélection, l’utilisation et les épreuves périodiques des citernes amovibles UN au Canada dans le Règlement TMD. Cette norme porte également sur la fabrication des citernes amovibles UN au Canada, même s’il n’existe actuellement aucun fabricant connu au pays.

Bien que les citernes amovibles UN représentent maintenant la majorité des citernes utilisées dans le transport international, en l’absence d’une telle norme dans la version antérieure du Règlement TMD, les citernes UN au Canada n’étaient autorisées qu’au cas par cas, par la délivrance d’un certificat d’équivalence. L’adoption de cette nouvelle norme dans le Règlement TMD réduit le fardeau administratif imposé aux utilisateurs de citernes amovibles UN et aux installations de contre-essai, tout en établissant un cadre réglementaire plus transparent pour régir ce type de contenants.

Les exigences de la norme CSA B625 reflètent les Recommandations de l’ONU.

Norme CSA B626-09, « Citernes amovibles de spécification TC 44 »

Le renvoi à cette nouvelle norme CSA permet d’introduire la spécification TC 44 pour les citernes amovibles en vue du transport de diesel par véhicule routier. Le renvoi à cette norme permet de préciser les exigences pour la conception et la fabrication de ces citernes de spécification TC 44 particulières et renvoi à la norme CSA B620 pour les exigences générales applicables à toutes les citernes routières et citernes amovibles de spécification TC de la norme CSA B620.

L’élaboration de cette norme est attribuable aux exigences de l’industrie, particulièrement aux dirigeants de travaux d’exploitation des hydrocarbures. La méthode de conception prescrite pour les citernes amovibles de spécification TC 44 s’applique non seulement aux citernes rondes ou ovales, mais également aux citernes carrées ou rectangulaires avec parois planes. Une citerne carrée ou rectangulaire utilisée pour le transport de diesel répond à un besoin de certaines industries d’optimiser l’espace à bord des véhicules routiers lorsque les citernes sont intégrées à de grands équipements motorisés, comme de l’équipement de forage pétrolier.

Pressure receptacles

CSA Standard B341-09, “UN pressure receptacles and multiple-element gas containers for the transport of dangerous goods”

CSA Standard B342-09, “Selection and use of UN pressure receptacles and multiple-element gas containers for the transport of dangerous goods, Class 2”

These two new standards establish requirements for Canada in relation to UN cylinders, tubes and multiple element gas containers (MEGCs) for the transport of gases in Class 2. The UN refers to these container types collectively as “pressure receptacles.” These standards are harmonized with the UN Recommendations.

Between Canada and the United States, the issue of mutual recognition of regulatory approvals for UN pressure receptacles has been addressed. CSA B342 recognizes UN pressure receptacles bearing the country of approval mark “USA,” applied in accordance with the 49 CFR, for use in Canada; UN cylinders with the “CAN” country of approval mark are recognized for use in the United States.

Users of UN “CAN” or UN “USA” cylinders therefore benefit from reciprocal recognition of regulatory approvals. This increases flexibility and reduces costs to users while maintaining a high degree of safety.

NEW EDITION OF CONTAINER STANDARDS ALREADY IN THE TDG REGULATIONS**Cylinders**

(1) CSA Standard B339-08, “Cylinders, spheres and tubes for the transportation of dangerous goods”

(2) CSA Standard B340-08, “Selection and use of cylinders, spheres, tubes and other containers for the transportation of dangerous goods, Class 2”

These standards together constitute the current Canadian regulatory framework in relation to cylinders, spheres and tubes for transport of gases. The 2008 editions of CSA B339 and B340 are new editions replacing the 2002 editions. These updated versions incorporate new specifications for carbon fibre reinforced cylinders and revised specifications for specification cylinders TC-4LM, used for refrigerated liquefied gases, to improve their applicability for the transport of refrigerated liquefied helium. Based on consultation with industry, a transition provision was considered necessary only in the case of pressure receptacles for helium, refrigerated liquid.

The 2008 edition of CSA B340 better aligns with the 49 CFR in relation to the salvage containers that may be used to contain a leaking or defective cylinder for transport to a facility for remediation.

Réipients à pression

Norme CSA B341-09, « Réipients à pression UN et conteneurs à gaz à éléments multiples destinés au transport des marchandises dangereuses »

Norme CSA B342-09, « Sélection et utilisation des réipients à pression UN et des conteneurs à gaz à éléments multiples pour le transport des marchandises dangereuses, classe 2 »

Ces deux nouvelles normes établissent le fondement des exigences au Canada relativement aux bouteilles à gaz, aux tubes et aux conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) normalisés UN pour le transport des gaz de la classe 2. L'ONU reconnaît collectivement ces types de contenants comme des « réipients à pression ». Ces normes cadrent avec les Recommandations de l'ONU.

La question de la reconnaissance réciproque des approbations réglementaires entre le Canada et les États-Unis a été abordée. La norme CSA B342 reconnaît l'utilisation au Canada de réipients à pression normalisés UN portant la marque d'approbation « USA », conformément au 49 CFR, et l'utilisation des bouteilles à gaz normalisées UN portant la marque d'approbation « CAN » est reconnue aux États-Unis.

Par conséquent, les utilisateurs de bouteilles à gaz normalisées UN portant les marques « CAN » ou « USA » tirent profit d'une reconnaissance réciproque des approbations réglementaires qui n'existaient pas pour les bouteilles à gaz régies dans la réglementation précédente. En plus de réduire leurs coûts, cet avantage donne aux utilisateurs plus de souplesse tout en conservant un degré élevé de sécurité.

NOUVELLE ÉDITION DES NORMES RELATIVES AUX CONTENANTS DÉJÀ INTÉGRÉES AU RÈGLEMENT TMD**Normes sur les bouteilles à gaz**

(1) Norme CSA B339-08, « Bouteilles à gaz cylindriques et sphériques et tubes pour le transport des marchandises dangereuses »

(2) Norme CSA B340-08, « Sélection et utilisation de bouteilles à gaz cylindriques et sphériques, tubes et autres contenants utilisés pour le transport des marchandises dangereuses, classe 2 »

Ensemble, ces normes constituent le cadre réglementaire canadien existant concernant les bouteilles à gaz et les tubes utilisés pour le transport de gaz. Les versions de 2008 des normes CSA B339 et B340 sont de nouvelles éditions servant à remplacer les versions de 2002 de ces normes. Ces versions mises à jour intègrent de nouvelles spécifications pour les bouteilles renforcées de fibres de carbone et des spécifications revues pour les bouteilles de spécification TC-4LM utilisées pour les gaz liquéfiés réfrigérés afin d'améliorer son applicabilité au transport de l'hélium liquéfié réfrigéré. À la suite de consultations avec l'industrie, une disposition transitoire a été jugée nécessaire seulement dans le cas des réipients à pression pour l'hélium liquide réfrigéré.

L'édition de 2008 de la norme CSA B340 est mieux alignée sur le 49 CFR en ce qui concerne les contenants de secours qui pourraient être utilisés pour transporter une bouteille défectueuse ou présentant une fuite vers une installation en vue de la réparer.

Aerosol containers**(3) CGSB Standard 43.123-2010, “Aerosol Containers and Gas Cartridges for Transport of Dangerous Goods”**

This new edition of the standard on aerosol containers replaces the 1986 edition. This new edition addresses the use and manufacturing requirements for aerosol containers which now allows stakeholders to refer only to the standard and not to both the standard and the TDG Regulations, as was previously the case.

It also amends the TDG Regulations to clarify that dangerous goods classified as an aerosol must be contained in an aerosol container meeting the new standard. The new text of section 5.11 states that a person must not handle, offer for transport or transport dangerous goods that are UN1950, AEROSOLS or UN2037, GAS CARTRIDGES, unless they are contained in a means of containment that is manufactured, selected and used in accordance with CGSB-43.123-2010. It clarifies the previous regulatory text, which could have been interpreted to mean that the use of a means of containment that is compliant with CGSB-43.123-2010 is optional.

The standard incorporates new designs for aerosols along with new provisions for the transport of aerosol containers and gas cartridges intended for disposal; its adoption eliminates the need to obtain equivalency certificates to transport waste aerosol containers.

Highway tanks (tank trucks) and TC portable tanks**(4) CSA B620-09, “Highway tanks and TC portable tanks for the transportation of dangerous goods”****(5) CSA B621-09, “Selection and use of highway tanks, TC portable tanks, and other large containers for the transportation of dangerous goods, Classes 3, 4, 5, 6.1, 8, and 9”****(6) CSA B622-09, “Selection and use of highway tanks, TC portable tanks, and ton containers for the transportation of dangerous goods, Class 2”**

These standards together constitute the Canadian regulatory framework in relation to the manufacture, selection and use of highway tanks (tank trucks) and TC portable tanks. The 2009 editions of the standards replace the 2003 versions.

The CSA B620-2009 standard contains several new and modified definitions that are intended to clarify the scope of application of the various requirements of the Standard, such as new definitions and new specifications for highway tanks used for compressed and refrigerated liquefied gases.

The new CSA B621-2009 and CSA B622-2009 clarify periodic inspection requirements and also recognize tests done in the United States under 49 CFR. The adoption of the standards ensures reciprocity for TC highway and portable tank users from the United States who wish to use their highway tank in Canada. The 49 CFR regulations accept equivalent TC highway tanks for use in the United States.

In CSA B621-2009, the specific requirement SR 4(a) in clause 8.4 has been modified to exclude tanks of 3 000 L or less capacity. SR 4(a) is a provision that allows most dangerous goods

Bombes aérosol**(3) Norme CGSB 43.123-2010, « Bombes aérosol et cartouches à gaz pour le transport des marchandises dangereuses »**

Cette nouvelle version de la norme sur les bombes aérosol remplace la version de 1986. On y aborde désormais l'utilisation des bombes aérosol ainsi que les exigences de fabrication qui permettent aux intervenants de consulter seulement la norme, et non la norme et le Règlement TMD, comme c'était le cas auparavant.

Elle modifie également le Règlement TMD afin de préciser que les marchandises dangereuses classifiées comme des aérosols doivent être placées dans une bombe aérosol respectant la nouvelle norme. Dans le nouveau texte à l'article 5.11, il est interdit de manutentionner, de présenter au transport ou de transporter des marchandises dangereuses qui sont UN1950, AÉROSOLS ou UN2037, CARTOUCHES À GAZ, à moins qu'elles ne soient dans un contenant fabriqué, sélectionné et utilisé conformément à la norme CGSB-43.123-2010. Le texte ajoute des précisions au texte réglementaire qui, dans sa forme antérieure, pouvait être interprété comme signifiant que l'utilisation d'un contenant conforme à la norme CGSB-43.123-2010 était facultative.

La norme intègre de nouvelles conceptions pour les aérosols ainsi que des dispositions pour le transport d'aérosols et de cartouches à gaz destinés à la destruction; l'adoption de cette norme élimine la nécessité d'obtenir un certificat d'équivalence pour transporter les bombes aérosol devant être détruites.

Citernes routières et citernes amovibles TC**(4) CSA B620-09, « Citernes routières et citernes amovibles TC pour le transport des marchandises dangereuses »****(5) CSA B621-09, « Sélection et utilisation des citernes routières, des citernes amovibles TC et autres grands contenants pour le transport des marchandises dangereuses des classes 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9 »****(6) CSA B622-09, « Sélection et utilisation de citernes routières, de citernes amovibles TC et de contenants d'une tonne pour le transport de marchandises dangereuses de la classe 2 »**

Ensemble, ces normes constituent le cadre réglementaire canadien existant concernant la fabrication, la sélection et l'utilisation de citernes routières et de citernes amovibles TC. Les versions de 2009 de ces normes remplacent les versions de 2003.

La norme CSA B620-2009 présente plusieurs définitions nouvelles et modifiées visant à préciser le champ d'application des diverses exigences de la norme, notamment de nouvelles définitions et de nouvelles spécifications pour les citernes routières utilisées pour les gaz comprimés et les gaz liquéfiés réfrigérés.

Les nouvelles normes CSA B621-2009 et CSA B622-2009 précisent les exigences relatives à l'inspection périodique, en plus de reconnaître les tests effectués aux États-Unis conformément au 49 CFR. L'adoption des normes garantit la réciprocité pour les utilisateurs de citernes routières et de citernes amovibles TC des États-Unis qui veulent utiliser leur citerne routière au Canada. Le 49 CFR accepte déjà l'utilisation de citernes routières TC équivalentes aux États-Unis.

Dans la norme CSA B621-2009, l'exigence 4a) de l'article 8.4 a été modifiée pour exclure les citernes d'une capacité de 3 000 litres ou moins. L'exigence 4a) est une disposition qui permet le

that are solids, as well as dangerous goods that are liquids in Class 4 Packing Group (PG) III, Class 6.1 PG III, Class 8 PG III and Class 9, to be transported in non-standardized tanks that meet only general requirements, and are not required to be periodically inspected and tested. Tanks of 3 000 L or less capacity are, however, addressed in the CAN/CGSB 43.146-2002 standard on intermediate bulk containers, which is also incorporated by reference in the TDG Regulations. With this change to the CSA B621 standard, users of tanks of 3 000 litres or less capacity are required to use either a TC standardized highway or portable tank under SR 4(b) of CSA B621, or to select an intermediate bulk container (IBC) authorized under CAN/CGSB 43.146-2002. Given that most users of tanks of 3 000 litres capacity and less already followed the provisions in CAN/CGSB 43.146, it is expected that the cost impact of this change is negligible.

Other amendments

- Exemption for mobile refuelling tanks — A relaxation from CGSB-43.146 for IBC allows for the continued transport of diesel in IBC that comply with standard ULC/ORD-C142.13 and were manufactured before 2003. The CGSB-43-146 includes a sunset date of 2010, after which the use of an IBC authorized under ULC/ORD-C142.13 was no longer authorized. Transport Canada recognizes the equivalent level of safety and has granted 314 equivalency certificates since 2010 to allow the transport of diesel in existing tanks manufactured before 2003. This relaxation benefits the forestry and mining industries that use these tanks for refuelling of equipment in remote areas.
- Since the referenced versions of the IMDG Code, the ICAO Technical Instructions, the supplement to the ICAO Technical Instructions and the UN *Manual of Tests and Criteria* appear in the table to section 1.3, the Amendments eliminate duplication by repealing the entries in the definitions.
- The title of section 5.11 has been changed to “UN1959, AEROSOLS, and UN2037, GAS CARTRIDGES”. Gas cartridges were not previously addressed in the aerosol container standard.
- Part 12 includes numerous consequential amendments to correctly reference the 2011–2012 version of the ICAO Technical Instructions and supplement; these include new section numbers as well as revised packing instruction numbers and descriptions.
- The references to CGA P-20 and ISO 2592 in the table to section 1.3 has been updated to their more recent versions.
- The reference to ULC Standard S507 in the table to section 1.3 has been updated to the 2007 version.
- While ULC S512 and S554 remain unchanged, the references in the table to section 1.3 have been updated to the versions that were reaffirmed in 2007 and 2010 respectively.
- The title of section 1.44 has been amended to clarify that this article is intended to exempt only drums containing residues of dangerous goods.
- As subsection 5.11(6) has been repealed, amendments were required to section 1.15 and special provision 80 to remove the reference to this subsection, which relates to aerosols in limited quantity.

transport de la plupart des marchandises dangereuses solides ainsi que les marchandises dangereuses liquides de classe 4 et du groupe d'emballage (GE) III, de classe 6.1 GE III, de classe 8 GE III et de classe 9 dans des citernes non normalisées qui respectent seulement les exigences générales et que nous ne sommes pas tenus d'inspecter et de mettre à l'essai de façon périodique. Cependant, les citernes d'une capacité de 3 000 litres ou moins sont abordées dans la norme CAN/CGSB 43.146-2002 sur les grands récipients pour vrac (GRV) à laquelle renvoie également le Règlement TMD. Grâce à cette modification à la norme CSA B621, les utilisateurs de citernes d'une capacité de 3 000 litres ou moins sont tenus soit d'utiliser une citerne routière ou amovible TC normalisée conformément à l'exigence 4b) de la norme CSA B621, soit de choisir un GRV autorisé conformément à la norme CAN/CGSB 43.146-2002. Comme la plupart des utilisateurs de citernes d'une capacité de 3 000 litres ou moins respectent déjà les dispositions de la norme CAN/CGSB 43.146, l'incidence financière de cette modification est négligeable.

Autres modifications

- Exemption pour les citernes mobiles de ravitaillement — Une exemption à la norme CGSB-43.146 pour les GRV permet le transport continu du diesel dans des GRV conformes à la norme ULC/ORD-C142.13, fabriqués avant 2003. La norme CGSB-43-146 comprend une date butoir fixée en 2010 après laquelle est interdit au transport un GRV autorisé conformément à la norme ULC/ORD-C142.13. Transports Canada reconnaît le niveau de sécurité équivalent et a accordé 314 certificats d'équivalence depuis 2010 afin de permettre le transport de diesel dans les citernes existantes fabriquées avant 2003. Cette exemption est avantageuse pour les secteurs forestier et minier qui utilisent ces citernes pour le ravitaillement d'équipement dans des régions éloignées.
- Étant donné que les versions incorporées du Code IMDG, des Instructions techniques de l'OACI, du supplément aux Instructions techniques de l'OACI et du *Manuel d'épreuves et de critères de l'ONU* apparaissent dans le tableau de l'article 1.3, les modifications éliminent le chevauchement en abrogeant les entrées dans les définitions.
- Le titre de l'article 5.11 a été modifié pour se lire comme suit : « UN1959, AÉROSOLS et UN2037, CARTOUCHES À GAZ ». Les cartouches à gaz n'étaient pas abordées auparavant dans la norme sur les bombes aérosol.
- La partie 12 comprend de nombreuses modifications corrélatives pour bien renvoyer à la version 2011-2012 des Instructions techniques de l'OACI et son supplément; il s'agit entre autres de nouveaux numéros d'articles ainsi que de nouveaux numéros et de nouvelles descriptions d'instructions d'emballage.
- Les renvois aux normes CGA P-20 et ISO 2592 au tableau de l'article 1.3 ont été mis à jour pour renvoyer à leurs versions les plus récentes.
- Le renvoi à la norme ULC S507 au tableau de l'article 1.3 a été mis à jour pour renvoyer à la version de 2007.
- Même si les normes ULC S512 et S554 demeurent les mêmes, les renvois au tableau de l'article 1.3 ont été mis à jour avec les versions maintenues en 2007 et en 2010 respectivement.
- Le titre de l'article 1.44 a été modifié de façon à préciser que cet article vise à exempter seulement les fûts contenant des résidus de marchandises dangereuses.
- Étant donné que l'on abroge le paragraphe 5.11(6), des modifications étaient requises à l'article 1.15 et à la disposition

“One-for-One” Rule

The One-for-One Rule applies to the amendment and contains elements considered to be both “IN” and “OUT.”

The “IN” (new requirement to obtain authorization) is from the updated standard for aerosol containers and gas cartridges (CGSB 43.123-2010) which introduces a new requirement for registration of companies to obtain an approval for the manufacturing of aerosols and gas cartridges. Based on a survey circulated to the seven companies that this new requirement affects, it was estimated that the initial registration process could require up to 15 hours, and the renewal process could take up to 3 hours to complete every 5 years after the initial registration. The registration requirement under standard CGSB 43.123-2010 represents an annualized IN of \$498 or a total of \$3,501 over 10 years.

Of the seven companies that took part in the survey, three offered a range of comments regarding these calculations; the first opined that our estimates were based on statistics and forecasts that seemed reasonable; the second stated the numbers were close for initial registration, close for recertification, but low on labour rates; and the third stated that this amendment imposes no great burden on the company.

The “OUTS” (relief from need to request authorization) are equivalency certificates that are no longer required now that the standards are adopted in the TDG Regulations. Previously, the industry had to apply for an equivalency certificate to manufacture or use means of containments not then allowed under the TDG Regulations (e.g. portable tanks, lab packs). To estimate the administrative burden associated with applying for an equivalency certificate, it was estimated that it could take up to 3 hours to fill out and mail one application and would take 3 hours as well to submit a request for a renewal every 2 years. A total of 719 equivalency certificates will no longer be required with this amendment. This portion represents an annualized OUT of \$28,111 or a reduction in administrative burden of \$197,442 over 10 years.

The net total of the amendments represent an OUT of \$27,613 annualized average or a reduction in administrative burden of \$193,941 over 10 years. This estimate is also based on a 7% discount rate and a wage of \$29.80.

Small business lens

The small business lens does not apply to this amendment.

Consultation

Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (TP14877 — Containers for the transport of dangerous goods by rail)

The new requirements pertaining to the classification of dangerous goods and the information on the shipping document are the result of the TSB’s recommendation to review the classification procedures and process, in response to the events that occurred in

particulière 80 afin de supprimer le renvoi à ce paragraphe lié aux aérosols en quantité limitée.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’applique à la modification. Elle englobe des éléments jugés à la fois comme des « AJOUTS » et des « SUPPRESSIONS ».

L’« AJOUT » (nouvelle exigence sur l’obtention d’une autorisation) provient de la norme mise à jour sur les aérosols et les cartouches à gaz (CGSB 43.123-2010), qui introduit une nouvelle exigence d’inscription des entreprises pour obtenir une approbation de fabrication d’aérosols et de cartouches à gaz. Selon un sondage diffusé dans les sept entreprises qui sont touchées par cette exigence, il a été estimé que le processus d’inscription initial pourrait prendre jusqu’à 15 heures, et le processus de renouvellement pourrait prendre jusqu’à 3 heures tous les 5 ans après l’inscription initiale. L’exigence d’inscription conformément à la norme CGSB 43.123-2010 représente un AJOUT annualisé de 498 \$ ou de 3 501 \$ sur 10 ans.

Des sept entreprises ayant participé au sondage, trois ont formulé divers commentaires à l’égard de ces calculs. La première était d’avis que nos estimations étaient fondées sur des statistiques et des prévisions qui semblaient raisonnables; la deuxième a déclaré que les chiffres étaient près de la réalité pour l’inscription initiale et le renouvellement, mais inférieurs à la réalité en ce qui a trait aux frais de main-d’œuvre; et la troisième a déclaré que cette modification n’imposerait pas un lourd fardeau à l’entreprise.

Les « SUPPRESSIONS » (qui sont exonérées de la nécessité de demander une autorisation) sont les certificats d’équivalence qui ne sont plus nécessaires maintenant que la modification est adoptée dans le Règlement TMD. Auparavant, la compagnie devait présenter une demande de certificat d’équivalence pour fabriquer ou utiliser des contenants qui n’étaient pas autorisés en vertu du Règlement TMD. Pour évaluer le fardeau administratif associé à la présentation d’une demande de certificat d’équivalence, on a estimé à un maximum de 3 heures le temps requis pour remplir et poster une demande, et à 3 heures également pour présenter une demande de renouvellement tous les 2 ans. Au total, 719 certificats d’équivalence ne seront plus requis grâce à cette modification. Cette portion représente une SUPPRESSION annualisée de 28 111 \$ ou une réduction du fardeau administratif de 197 442 \$ sur 10 ans.

Le total net des modifications représente une suppression moyenne annualisée de 27 613 \$ ou une réduction du fardeau administratif de 193 941 \$ sur 10 ans. L’estimation est également fondée sur un taux d’actualisation de 7 % et un taux horaire de 29,80 \$.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à cette modification.

Consultation

Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (TP14877 — Contenants pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer)

Les nouvelles exigences portant sur la classification des marchandises dangereuses et l’information sur le document d’expédition font suite à la recommandation du BST de revoir les procédures et les processus de classification, en réponse à la catastrophe

Lac-Mégantic. Consequently, there is an increased need to quickly incorporate these new requirements.

Given comments received regarding the recent Protective Direction No. 31 addressed to consignors and importers of petroleum crude oil in Canada, it was evident that clarification on classification documents accepted as proof of classification was necessary.

The proposed Regulations on the adoption of the TP14877 standard were published in the *Canada Gazette*, Part I, on January 11, 2014, followed by a 30-day comment period. Thirty-one comments were received from various groups such as the chemical manufacturing industry, the petroleum industry, dangerous goods carriers as well as from provincial authorities.

Proof of classification

During the comment period, and of the 31 comments received, 11 supported the proof of classification requirement. Amongst those, eight suggested that safety data sheets (SDS) be permitted as proof of classification, and some also proposed that a classification rationale be added in the appropriate section of the SDS.

Of the comments received, 12 were against the changes, as people commenting felt that the modification to require a proof of classification applied mostly to petroleum products and that it increases administrative burden.

In light of these comments, Transport Canada is clarifying that proof of classification must be made available on reasonable notice given by the Minister and will only be requested under specific circumstances. In addition, the SDS is considered a valid proof of classification providing that it is accompanied by an explanation, under the transportation section, describing the classification procedure used.

Sampling method document

Out of the 31 comments received, five addressed the quality management system for the sampling of petroleum crude oil question specifically. All were supportive of this requirement. Commenters felt that petroleum products, as they are not manufactured products, could present variability in their chemical and physical composition. Requiring a sampling method will therefore help ensure appropriate classification.

Proposed standard

Of the 31 comments received, 6 indicated that they were in favor of the standard published by Transport Canada, *Containers for the Transport of Dangerous Goods by Rail*, TP14877. However, those who commented did express interest in seeing Canada and the U.S. adopt harmonized regulations for the transport of dangerous goods by rail. One commenter felt that the new requirements for flammable liquids will add costs to tank car leasing companies and railway shipping rates while two commenters felt that the new requirements for the DOT-111 tank car did not address the proven safety deficiencies adequately and suggested enhanced safety requirements for a new specification of tank car. Another commenter had concerns with stub sill inspection frequency and thermal conductance requirements.

survenue à Lac-Mégantic. Ainsi, il est d'autant plus nécessaire d'adopter rapidement ces nouvelles exigences.

Compte tenu des commentaires reçus au sujet de l'ordre n° 31, à l'intention des expéditeurs et des importateurs de pétrole brut au Canada, il est devenu évident qu'une clarification sur les documents de classification acceptés comme preuve de classification s'avérerait nécessaire.

Le projet de règlement sur l'adoption de la norme TP14877 a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 11 janvier 2014, et il a suivi une période de commentaires de 30 jours. Au total, 31 commentaires ont été reçus de divers groupes, notamment l'industrie de la fabrication de produits chimiques, l'industrie du pétrole, les transporteurs de marchandises dangereuses ainsi que des autorités provinciales.

Preuve de classification

Des 31 commentaires reçus au cours de la période de commentaires, 11 appuyaient l'exigence relative à la preuve de classification. De ce nombre, huit ont suggéré que l'on accepte les fiches signalétiques (FS) comme preuve de classification, et certains ont également proposé qu'une justification de la classification soit ajoutée à la section appropriée de la FS.

Des commentaires reçus, 12 n'appuyaient pas les changements. Les personnes ayant formulé ces commentaires estimaient que la modification visant à exiger une preuve de classification s'appliquait surtout aux produits pétroliers et augmentait le fardeau administratif.

À la lumière de ces commentaires, Transports Canada précise que la preuve de classification doit être disponible dans un délai raisonnable, établi par le ministre, et qu'elle sera demandée uniquement dans des circonstances précises. De plus, la FS est considérée comme une preuve valide de classification à condition qu'elle soit accompagnée d'une explication, à la section sur le transport, décrivant la procédure de classification utilisée.

Document sur la méthode d'échantillonnage

Des 31 commentaires reçus, cinq portaient sur le système de gestion de la qualité à l'égard de la question précise de l'échantillonnage du pétrole brut. Tous les commentaires appuyaient cette exigence. Les participants estimaient que, puisqu'il ne s'agit pas de produits manufacturés, les produits pétroliers pouvaient présenter une variabilité dans leur composition chimique et physique. Le fait d'exiger une méthode d'échantillonnage contribuera donc à garantir une classification appropriée.

Norme proposée

Des 31 commentaires reçus, 6 appuyaient la norme publiée par Transports Canada, *Contenants pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer*, TP14877. Toutefois, les participants souhaitaient que le Canada et les États-Unis adoptent un règlement harmonisé pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. Un participant estimait que les nouvelles exigences relatives aux liquides inflammables ajouteront des coûts aux entreprises de location de wagons-citernes et hausseront les frais d'expédition par train, et deux participants estimaient que la nouvelle exigence relative aux wagons-citernes de classe DOT-111 n'abordait pas de manière adéquate les lacunes avérées en matière de sécurité et proposaient de meilleures normes de sécurité pour une nouvelle spécification de wagons-citernes. Un autre participant avait également des préoccupations quant à la fréquence de l'inspection de la longrine centrale et des exigences relatives à la conductibilité thermique.

Standard TP14877 requires that stub sill inspections be conducted by tank car facilities, generally at the time of the structural integrity inspection. Minimum frequency for both inspections in Canada is based on the time elapsed between inspections, whereas the stub sill inspection frequency in the United States for AAR's CPC-1094 is based on the distance travelled by the tank car. This distinction is consistent with previous requirements and harmonization is not currently a consideration.

As for thermal conductance, a commenter was concerned that cars being built to enhanced specifications for the past several years would not meet the lower thermal conductance requirement prescribed under TP14877. However, these cars, built to the requirements of previous Canadian standards or to the 49 CFR are permitted under equivalency clause 4.3 of TP14877.

Consignor certification

Of the 17 comments received regarding consignor certification, all were in favor of harmonization with U.S. and international requirements. However, three commenters requested that the six-month transition period be prolonged. One commenter has stated that a longer period would help reduce the economic impact as they could liquidate their existing stock of manifests and would allow ample time to perform software and hardware updates. In response to these comments, the requirement for consignor certification will come into force on July 15, 2015.

Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Update to standards)

Safety standards are developed within technical committees composed of members of the container manufacturing industry (such as tank car manufacturers), user industry (such as tank car owners or lessees, shippers, or carriers), as well as regulatory bodies (such as the Federal Railroad Administration). Standards represent the consensus view of stakeholders in their development.

Extensive consultations were also held with provincial authorities, industry, carriers and enforcement personnel; they support the adoption of these standards and it should be well received.

Through the Regulatory Cooperation Council, Canada and the United States are identifying regulatory requirements for which enhanced reciprocity could be achieved, including specification requirements for means of containment that are reflected in the standards to be incorporated by reference.

The proposed Regulations on the Update to standards were published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 16, 2013, followed by a 75-day comment period. Six comments were received from industry. Four comments supported the initiative, while two had concerns.

One commenter had an issue with the tank securement requirement of CSA B620, more specifically they thought that it may be unrealistic and too prescriptive. Over the years, it became apparent that the tank securement was not prescriptive enough, as evidenced by accident reports where tank separation from the frame occurred in a dangerous manner. As a result of these accidents and the insufficient general nature of the tank securement requirement, the CSA B620 technical committee reviewed the issue, reached a

La norme TP14877 exige que des inspections de la longrine centrale soient effectuées par les installations pour wagons-citernes, en règle générale au moment de l'inspection de l'intégrité structurale. Au Canada, la fréquence minimale pour les deux inspections est établie en fonction du temps écoulé entre les inspections, alors que la fréquence de l'inspection de la longrine centrale aux États-Unis pour le CPC-1094 de l'AAR est établie en fonction de la distance parcourue par le wagon-citerne. Cette distinction est conforme aux exigences précédentes et, à l'heure actuelle, l'harmonisation n'est pas envisagée.

Pour ce qui est de la conductibilité thermique, un participant se disait inquiet que les wagons fabriqués selon les spécifications améliorées au cours des dernières années ne respectent pas l'exigence minimale de conductibilité thermique prescrite par la norme TP14877. Toutefois, ces wagons, fabriqués selon les exigences des normes canadiennes précédentes ou le 49 CFR, sont autorisés en vertu de la clause d'équivalence 4.3 de la norme TP14877.

Attestation de l'expéditeur

Des 17 commentaires reçus à l'égard de l'attestation de l'expéditeur, tous appuyaient l'harmonisation avec les exigences internationales et des États-Unis. Toutefois, trois participants demandaient que la période de transition de six mois soit prolongée. Un participant a expliqué qu'une période plus longue contribuerait à réduire l'incidence économique puisque l'on pourrait liquider le stock existant de manifests et que l'on aurait le temps d'effectuer les mises à niveau des logiciels et du matériel informatique. En réponse à ces commentaires, l'exigence relative à l'attestation de l'expéditeur entrera en vigueur le 15 juillet 2015.

Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (mise à jour des normes)

Les normes de sécurité sont élaborées au sein de comités techniques composés de membres du secteur de la fabrication des contenants (comme les fabricants de wagons-citernes), des utilisateurs (comme les propriétaires et les locataires de wagons-citernes ou bien les expéditeurs et les transporteurs), ainsi que des organes de réglementation (comme le Federal Railroad Administration). Les normes résultent d'un consensus entre les intervenants dans le cadre de leur élaboration.

De vastes consultations ont également été tenues avec les autorités provinciales, l'industrie, les transporteurs et les personnes chargées de l'application de la loi; ils appuient l'adoption de ces normes, et la modification devrait recevoir un accueil favorable.

Par l'entremise du Conseil de coopération en matière de réglementation, le Canada et les États-Unis fixent les exigences réglementaires pour lesquelles il serait possible d'améliorer la réciprocité, notamment des exigences particulières aux contenants dont il est question dans les normes que l'on incorpore par renvoi.

Le projet de règlement sur la mise à jour des normes a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 16 novembre 2013, suivi d'une période de commentaires de 75 jours. Au total, six commentaires ont été reçus de l'industrie. Quatre d'entre eux appuyaient l'initiative, et deux exprimaient des préoccupations.

Un participant était préoccupé par l'exigence relative à l'arrimage de la citerne de la norme CSA B620. Plus précisément, il estimait qu'elle était peut-être irréaliste et trop normative. Au fil des années, il est devenu manifeste que l'exigence relative à l'arrimage de la citerne n'était pas suffisamment normative, comme en témoignent les rapports d'accidents où la citerne s'est détachée du wagon de manière dangereuse. À la suite de ces accidents et de la nature insuffisante générale de l'exigence relative à l'arrimage de

consensus and approved the new tank securement requirement in 2009.

Another commenter suggested that the transitional period be increased from 6 months to 12 months to allow for the lengthy design process of tank trailers. Since 2009, Transport Canada has processed many design review against the standard in anticipation of its adoption. This is aimed at providing a seamless transition from B620-03 to B620-09 and this long transition period, along with the 6-month regulatory adoption period, should be sufficient for the industry.

Transport Canada has also provided guidance on the issue, as evidenced by the Transport Canada Registration Number (TCRN) guide published on the Web site www.tc.gc.ca/eng/tdg/moc-highway-tcrn-1141.htm, posted in March 2012.

Rationale

Standard TP14877

The standard includes a requirement for all new tank cars used for the transport of dangerous goods in packing groups I and II (PG I and II) to implement features for increased safety. These features are already in place for new tank cars carrying some dangerous goods, including those for crude oil and ethanol.

Pursuant to Association of American Railroads (AAR) rules, all DOT-111 tank cars ordered on or after October 1, 2011, for petroleum, crude oil and ethanol included in PG I and II must have additional safety features that are being added in the Canadian regulations. They include top-fitting protection, half head shields, increased thickness of the heads and the shell for non-jacketed tank cars and mandatory use of normalized steel.

All members of the AAR have to follow these rules for tank cars destined to interchange between railways in Canada and the United States. In Canada, most rail carrier companies are members of the AAR, so they already comply with the changes to DOT-111 tank cars destined to the transport of petroleum crude oil assigned to packing groups I and II.

The new requirements are fully aligned with the Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA) of the United States' proposed Petition 1577, which has been published through an advance notice of proposed rule-making. For the purposes of this cost-benefit analysis, it is assumed that this petition will be adopted within 12 to 18 months of this standard coming into effect. No incremental costs to industry are anticipated beyond this 18-month period, as the costs associated with this standard has already been absorbed by industry because of voluntary adherence to the new standard.

The cost-benefit analysis focused on the increased cost to purchase new tank cars in the service of dangerous goods in packing groups I and II, excluding those for crude oil and ethanol, over the identified period of March 2014 to September 2015, as well as the number of cars that would be impacted.

Industry has estimated that each new tank car would cost an additional \$18,000. This cost may be mitigated, however, as a consignor would be able to transport an additional 6 000 to 7 000 kg

la citerne, le comité technique de la norme CSA B620 a examiné la question, est parvenu à un consensus et a approuvé en 2009 la nouvelle exigence relative à l'arrimage de la citerne.

Un autre participant proposait que la période de transition passe de 6 mois à 12 mois en raison du long processus de conception des semi-remorques citernes. Depuis 2009, Transports Canada a traité de nombreux examens de conception par rapport à la norme en prévision de son adoption, dans le but de permettre une transition en douceur de la norme B620-03 à la norme B620-09. Cette longue période de transition ainsi que la période d'adoption du règlement de six mois devrait être suffisante pour l'industrie.

Transports Canada a également formulé des conseils sur cette question, comme en fait foi le guide intitulé Numéro d'enregistrement de Transports Canada (NETC), publié sur le site Web www.tc.gc.ca/fra/tmd/contenant-citerne-netc-1141.htm en mars 2012.

Justification

Norme TP14877

La norme exige que tous les nouveaux wagons-citernes utilisés pour le transport de marchandises dangereuses des groupes d'emballage I et II soient munis de dispositifs de sécurité additionnels. Ces exigences sont déjà en vigueur pour les nouveaux wagons-citernes utilisés pour le transport de certaines marchandises dangereuses, y compris ceux utilisés pour le transport de pétrole brut et de l'éthanol.

En vertu des règles de l'American Association Railroads (AAR), tous les wagons-citernes DOT-111 commandés en date du 1^{er} octobre 2011 pour le pétrole, le pétrole brut et l'éthanol inclus dans les groupes d'emballages I et II doivent avoir les dispositifs de sécurité qui n'étaient pas requis dans le règlement canadien. Ceux-ci comprennent les dispositifs de protection des raccords supérieurs, des demi-boucliers protecteurs, une épaisseur accrue de la coque et des têtes pour des wagons-citernes dépourvus d'enveloppe extérieure et l'usage obligatoire d'acier normalisé.

Tous les membres de l'AAR doivent se conformer à ces règles pour les wagons-citernes destinés à voyager entre le Canada et les États-Unis. Au Canada, la plupart des compagnies ferroviaires sont membres de l'AAR, donc elles se conforment déjà aux modifications aux citernes DOT-111 destinées au transport de pétrole brut des groupes d'emballages I et II.

Ces nouvelles exigences sont pleinement conformes à la pétition proposée 1577 de la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA) des États-Unis, qui a été publiée dans le cadre d'un préavis de projet de réglementation. Aux fins de l'analyse coûts-avantages, on présume que cette pétition sera adoptée dans un délai de 12 à 18 mois après l'entrée en vigueur de la norme. Il n'y aurait pas de coûts supplémentaires envisagés au-delà de cette période de 18 mois, puisque les coûts associés à cette norme auraient été assumés par l'industrie, en l'absence de cette norme, et en raison de l'adhésion volontaire à la nouvelle norme.

L'analyse coûts-avantages met l'accent sur l'augmentation des coûts associés à l'achat de nouveaux wagons-citernes utilisés pour le transport des marchandises dangereuses des groupes d'emballage I et II, excluant ceux utilisés pour le transport de pétrole brut et d'éthanol, au cours de la période déterminée de mars 2014 à septembre 2015, ainsi que sur le nombre de wagons qui seront touchés.

L'industrie a estimé que chaque nouveau wagon-citerne coûterait 18 000 \$ de plus. Ce coût peut être limité, toutefois, puisqu'un expéditeur pourrait transporter de 6 000 à 7 000 kilogrammes (de

(13 000 to 16 000 lb.) of product in an enlarged tank car. Industry has also estimated that 40 000 tank cars will be manufactured in North America during the next 18 to 24 months. Of those, 30 000 are destined for crude oil or ethanol service. The remaining 10 000 are for all other services. It is estimated that 1 000 (or 10%) of those are destined for the Canadian market. Due to a lack of data on the distribution of new tank cars by commodity, it is assumed that all are destined for dangerous goods service. In reality, however, some tank cars are expected to be purchased for non-dangerous goods service.

In order to determine what percentage of the 1 000 tank cars would incur an incremental cost resulting from the new requirement, a commodity volume analysis was conducted. The analysis looked at the transported volumes of dangerous goods in packing groups I and II for the approximately 27.3 million tonnes of transported dangerous goods in 2012 (excluding crude oil and ethanol, and those not transported in the DOT-111 tank cars). Tank cars transporting sulphuric acid, gasoline, sodium hydroxide and hydrochloric acid would be impacted by the new requirement, and these commodities represented 25% of the identified volume. Applying this ratio to the estimated new 1 000 tank cars, it is estimated that approximately 250 tank cars would incur an incremental cost.

The estimated incremental cost for industry of implementing the new requirement over the identified period would be approximately \$4.5 million. Calculated as present value, the estimated total cost would be \$4.2 million. As noted above, this cost estimate does not account for potentially significant mitigating factors, such as the increased revenue potential of a larger tank car, as well as the assumption that all new tank cars would be used for transporting dangerous goods.

It should also be noted that the consultation period for Petition 1577 closed on November 5, 2013. It is anticipated that this consultation process will result in additional information from industry and other stakeholders on the potential costs and benefits of implementing TP14877.

Proof of classification

The new requirement for consignors to keep a record of classification addresses a gap in the information available to inspectors to validate the classification of dangerous goods. It also addresses a recommendation from the TSB, made on September 11, 2013, to review classification procedures and processes.

The proof of classification is available from the consignor of dangerous goods, and carriers are able to ask consignors to provide such proof to them. The amendment eliminates confusion and uncertainty about what actually constitutes proof of classification.

Sampling method document

The classification of flammable liquids is based on the flash point and boiling point of the liquid.

Petroleum crude oil is typically non-homogeneous, and its stratification affects the volatility and flammability and can pose a

13 000 à 16 000 livres) de plus d'un produit dans un wagon-citerne plus spacieux. L'industrie a également estimé que 40 000 wagons-citernes seront fabriqués en Amérique du Nord au cours des 18 à 24 prochains mois. De ce nombre, 30 000 sont destinés au transport de pétrole brut et d'éthanol. Les 10 000 autres sont pour tous les autres types de marchandises. On estime que 1 000 (ou 10 %) de ces wagons-citernes sont destinés au marché canadien. Faute de données sur la distribution de nouveaux wagons-citernes par marchandise, on présume qu'ils sont tous destinés au transport de marchandises dangereuses. Dans les faits, toutefois, certains wagons-citernes devraient être achetés pour le transport de marchandises non dangereuses.

Afin de déterminer quel pourcentage des 1 000 wagons-citernes entraînerait des coûts supplémentaires attribuables à cette nouvelle exigence, une analyse du volume des marchandises a été effectuée. Cette analyse visait à mesurer le volume de marchandises dangereuses des groupes d'emballage I et II transportées, qui s'établissait à environ 27,3 millions de tonnes de marchandises dangereuses transportées en 2012 (excluant le pétrole brut et l'éthanol, et les marchandises qui ne sont pas transportées dans des wagons-citernes DOT-111). Les wagons-citernes transportant de l'acide sulfurique, de l'essence, de l'hydroxyde de sodium et de l'acide chlorhydrique seraient touchés par cette nouvelle exigence, et ces marchandises représentent 25 % du volume établi. Si on applique ce ratio aux quelque 1 000 nouveaux wagons-citernes, on estime qu'environ 250 wagons-citernes entraîneraient des coûts supplémentaires.

Les coûts estimés associés à la mise en œuvre de cette nouvelle exigence au cours de la période à l'étude s'établiraient pour l'industrie à environ 4,5 millions de dollars. Calculé à la valeur actualisée, le coût estimatif total serait de 4,2 millions de dollars. Comme il a été mentionné précédemment, cette estimation de coût ne tient pas compte des facteurs atténuants potentiellement importants, comme le potentiel de revenus accrus d'un wagon-citerne plus spacieux, ni de l'hypothèse que tous les nouveaux wagons-citernes seraient utilisés pour le transport de marchandises dangereuses.

Il convient également de noter que la période de consultation pour la pétition 1577 a pris fin le 5 novembre 2013. On prévoit que ce processus de consultation nous fournira des renseignements additionnels de l'industrie et d'autres intervenants sur les coûts et les bénéfices éventuels de la mise en œuvre de la norme TP14877.

Preuve de classification

La nouvelle exigence voulant que les expéditeurs conservent un dossier de classification permet de combler une lacune relative aux renseignements disponibles aux inspecteurs pour la validation de la classification des marchandises dangereuses. Cela permet également de donner suite à une recommandation du BST, le 11 septembre 2013, de revoir les procédures et processus de classification.

La preuve de classification est disponible auprès de l'expéditeur d'un envoi de marchandises dangereuses, et un transporteur peut demander à l'expéditeur de lui fournir une telle preuve. La modification élimine la confusion et l'incertitude sur ce qui constitue réellement une preuve de classification.

Document sur la méthode d'échantillonnage

La classification des liquides inflammables est fondée sur le point d'éclair et le point d'ébullition du liquide.

Le pétrole brut est normalement non homogène et sa stratification a des effets sur sa volatilité et son inflammabilité et pose un

challenge for inspectors, as petroleum crude oil is a naturally occurring mixture of various substances for which the representativeness of a given sample varies greatly, based on many factors. The new requirements allow Transport Canada inspectors to validate classification and confirm that the samples used for the assignment of the packing group are suitable and representative of the dangerous goods present in the means of containment.

The risk of not adopting this new requirement is that there would be uncertainty about the validity of classification tests and the only way for inspectors to validate classification would be to perform the tests themselves, which would be costly and inefficient.

Consignor's certification

A consignor's certification is a statement that is added to the shipping document that includes the name of the person preparing the consignment. Their name will appear on the shipping document certifying that the consignment has been prepared as per the applicable regulations. The International Civil Aviation Organization (ICAO) *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air*, the *International Maritime Dangerous Goods Code* (IMDG Code) and the United States *Code of Federal Regulations*, Title 49 (49 CFR) already require consignor's certification, so adopting this requirement creates harmonization with international regulations.

A consignor's certification eliminates the challenge imposed on inspectors trying to identify the contact person for acquiring information on the consignment of dangerous goods.

Update of standards for containers used in the transport of dangerous goods

A number of standards harmonize the TDG Regulations with the 16th edition of the UN Recommendations. Updating the 16th edition of the UN Recommendations is helpful to Canadian industry involved in the transportation of dangerous goods in small means of containment, particularly when consigning the goods for international transport. It is also helpful to manufacturers of UN means of containment in Canada who may wish to export their products to other countries that follow the UN Recommendations. It ensures that the level of small means of containment integrity demanded for Canadian domestic transport meets the minimum requirements for safety established by the international community. These new editions reflect use and safety experience, and advances in technology and industrial practices.

The new CSA and CGSB standards address types of means of containment not previously authorized for dangerous goods transport in Canada. Adoption of new standards in the TDG Regulations increases the variety of means of containment available to shippers and transporters of dangerous goods in Canada. It removes barriers to trade by authorizing certain types of means of containment already in use internationally but for which no Canadian regulations existed; it also reduces administrative burden and aligns with the objectives of the Regulatory Cooperation Council.

The amendments are expected to have minimal economic impact since industry is already complying with the safety standards that are incorporated by reference. The update of standards

défi pour les inspecteurs puisque le pétrole brut est un mélange de plusieurs substances produites naturellement pour lequel la représentativité d'un échantillon donné peut varier beaucoup, selon divers facteurs. Ces nouvelles exigences permettent aux inspecteurs de Transports Canada de valider la classification et de confirmer que les échantillons utilisés pour l'attribution du groupe d'emballage sont fiables et représentatifs des marchandises dangereuses placées dans les contenants.

La non-adoption de cette nouvelle exigence entraînerait un risque d'incertitude quant à la validité des analyses de classification, et la seule façon pour un inspecteur de valider est d'effectuer lui-même les analyses, ce qui s'avère coûteux et non efficace.

Attestation de l'expéditeur

L'attestation de l'expéditeur est une déclaration ajoutée au document d'expédition indiquant le nom de la personne qui prépare l'envoi. Ce nom figurera sur le document d'expédition et attestera que l'envoi a été préparé conformément au règlement applicable. Les *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* de l'Organisation internationale de l'aviation civile, le *Code maritime international des marchandises dangereuses* et les dispositions réglementaires sous le 49 CFR des États-Unis exigent déjà l'attestation de l'expéditeur; l'adoption de cette exigence permet donc de se conformer aux règlements internationaux.

L'attestation de l'expéditeur élimine le défi imposé aux inspecteurs de tenter d'identifier la personne-ressource pour leur permettre d'obtenir des renseignements sur l'envoi de marchandises dangereuses.

Mise à jour des normes pour les contenants utilisés pour le transport des marchandises dangereuses

Certaines normes permettent d'harmoniser le Règlement TMD avec la 16^e édition des Recommandations de l'ONU. Une mise à jour avec la 16^e édition des Recommandations de l'ONU est utile à l'industrie canadienne qui s'occupe du transport des marchandises dangereuses dans de petits contenants, en particulier lorsqu'elle expédie les marchandises par transport international. Elle est également utile aux fabricants de contenants UN qui pourraient souhaiter exporter leurs produits dans d'autres pays respectant les Recommandations de l'ONU. Cela garantit que le niveau d'intégrité des petits contenants exigé pour le transport interne au Canada respecte les exigences minimales de sécurité établies par la communauté internationale. Ces nouvelles éditions tiennent compte de l'utilisation et de la sécurité, ainsi que des avancées dans la technologie et les pratiques de l'industrie.

Les nouvelles normes CSA et CGSB portent sur les types de contenants qui n'étaient pas autorisés pour le transport des marchandises dangereuses au Canada. L'adoption des nouvelles normes dans le Règlement TMD augmente la variété des contenants servant au transport des marchandises dangereuses que peuvent utiliser les expéditeurs et les transporteurs de marchandises dangereuses au Canada. Elle élimine les obstacles au commerce en autorisant certains types de contenants déjà utilisés à l'échelle internationale, mais pour lesquels il n'existait auparavant aucune exigence réglementaire canadienne; elle réduit également le fardeau administratif et cadre avec les objectifs du Conseil de coopération en matière de réglementation.

Les modifications devraient avoir des retombées économiques minimales puisque le secteur se conforme déjà aux normes de sécurité que l'on propose d'incorporer par renvoi. La mise à jour

incorporated by reference in the TDG Regulations benefits manufacturers of means of containment and shippers of dangerous goods worldwide. It also impacts Canadian reviewers and requalifiers, as it harmonizes most Canadian technical requirements with international requirements including those of the United States.

Most of the standards benefit industry since they offer additional options for the transport of dangerous goods in Canada; this is the case for TC and UN portable tanks, UN pressure receptacles and for the selection and use of highway tanks.

Furthermore, the restrictions on the transportation of refrigerated liquids in non-standardized means of containment are introduced with the adoption of the revised standard for the selection and use of cylinders, spheres and tubes (CSA B340-08).

Overall, these amendments allow cutting red tape for industry that voluntarily complied with the new standards and harmonizes Canadian requirements for means of containment with the United States and the UN Recommendations.

Implementation, enforcement and service standards

To minimize the economic impact, the revised standard for the selection and use of gases (CSA B340-08) allows for a transitional period of 30 years for companies involved in the transportation of helium. This allows non-standardized means of containment of up to 550 litres capacity and manufactured before January 2008 to be used for transportation of helium before being replaced with the standardized TC-4LM specification cylinders. This 30-year transition period will be sufficient to ensure that all existing means of containment utilized for the transportation of helium remain useable for their entire lifespan, thus ensuring no additional cost to industry.

To further minimize the economic impact, a 12-month transition period will be permitted for compliance with the consignor certification requirement. This is to allow sufficient time to liquidate existing waste manifest stock and integrate changes required to software and printing equipment.

Compliance with the TDG Act, 1992, and the TDG Regulations is accomplished through the existing inspection network in Canada. The network includes both federal and provincial inspection forces that inspect all modes of transport and all consignors of dangerous goods.

Contact

Geneviève Sansoucy
Analyst
Regulatory Affairs Branch
Transport Dangerous Goods Directorate
Department of Transport
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street, 9th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-990-5766
Fax: 613-993-5925
Email: TDGRegulatoryProposalTMDProposition
Reglementaire@tc.gc.ca

des normes incorporées par renvoi au Règlement TMD est utile aux fabricants de contenants et aux expéditeurs de marchandises dangereuses partout dans le monde. Elle a également une incidence sur les examinateurs et les installations de requalification, puisqu'elle permet d'harmoniser la plupart des exigences techniques canadiennes avec les exigences internationales, dont celles des États-Unis.

La plupart des normes sont utiles pour l'industrie puisqu'elles offrent d'autres options pour le transport des marchandises dangereuses au Canada; c'est le cas pour les citernes amovibles TC et UN, les récipients à pression portant la marque UN et pour la sélection et l'utilisation des citernes routières.

De plus, des restrictions sur le transport des liquides réfrigérés dans des contenants non normalisés sont instaurées avec l'adoption de la norme révisée pour la sélection et l'utilisation de bouteilles et de tubes (norme CSA B340-08).

En somme, ces modifications permettent de réduire la paperasse pour les membres de l'industrie qui se conformaient aux nouvelles normes et permettent d'aligner les exigences canadiennes relatives aux contenants sur les exigences des États-Unis et les Recommandations de l'ONU.

Mise en œuvre, application et normes de service

Pour minimiser l'incidence économique, la norme révisée sur la sélection et l'utilisation de gaz (norme CSA B340-08) prévoit une période de transition de 30 ans pour les entreprises qui s'occupent du transport de l'hélium. Cette mesure permet l'utilisation de contenants non normalisés d'une capacité d'au plus 550 litres et fabriqués avant janvier 2008 pour le transport de l'hélium, avant d'être remplacés par les bouteilles de spécification TC-4LM. Cette période de transition de 30 ans sera suffisante pour garantir que tous les contenants existants utilisés pour le transport de l'hélium demeurent utilisables pour toute leur durée de vie, sans coût additionnel pour l'industrie.

Pour minimiser davantage l'incidence économique, une période de transition de 12 mois sera accordée pour se conformer à l'exigence relative à l'attestation de l'expéditeur. Cette période de transition sera suffisante pour liquider le stock existant de manifestes relatifs aux déchets et intégrer les changements requis aux logiciels et à l'équipement d'impression.

Le réseau canadien d'inspection actuel assure la conformité à la Loi de 1992 sur le TMD et à son règlement. Ce réseau se compose d'inspecteurs fédéraux et provinciaux qui inspectent tous les modes de transport et tous les expéditeurs de marchandises dangereuses.

Personne-ressource

Geneviève Sansoucy
Analyste
Direction des affaires réglementaires
Direction générale du transport des marchandises dangereuses
Ministère des Transports
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks, 9^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-990-5766
Télécopieur : 613-993-5925
Courriel : TDGRegulatoryProposalTMDProposition
Reglementaire@tc.gc.ca

Registration
SOR/2014-153 June 13, 2014

Enregistrement
DORS/2014-153 Le 13 juin 2014

AERONAUTICS ACT

LOI SUR L' AÉRONAUTIQUE

Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Airport Security Programs)

Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (programmes de sûreté aéroportuaire)

P.C. 2014-678 June 12, 2014

C.P. 2014-678 Le 12 juin 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 4.3(2)^a, sections 4.71^b and 4.9^c, paragraphs 7.6(1)(a)^d and (b)^d and section 7.7^e of the *Aeronautics Act*^f, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Airport Security Programs)*.

Sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu du paragraphe 4.3(2)^a, des articles 4.71^b et 4.9^c, des alinéas 7.6(1)a)^d et b)^d et de l'article 7.7^e de la *Loi sur l'aéronautique*^f, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (programmes de sûreté aéroportuaire)*, ci-après.

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION SECURITY REGULATIONS, 2012 (AIRPORT SECURITY PROGRAMS)

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT CANADIEN DE 2012 SUR LA SÛRETÉ AÉRIENNE (PROGRAMMES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE)

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. Section 1 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*¹ is replaced by the following:

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

Regulations overview

1. (1) These Regulations are the principal means of supplementing the legislative framework set out in sections 4.7 to 4.87 of the Act. They are designed to enhance preparedness for acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation and to facilitate the detection of, prevention of, response to and recovery from acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation.

1. (1) Le présent règlement est le principal moyen pour compléter le cadre législatif prévu aux articles 4.7 à 4.87 de la Loi. Il est conçu pour accroître l'état de préparation dans l'éventualité d'atteintes illicites et de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile et pour faciliter la détection et la prévention des atteintes illicites et des tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, et l'intervention et la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes.

Aperçu du règlement

Other instruments

(2) These Regulations are supplemented from time to time by other aviation security regulations and by security measures, interim orders, ministerial orders and emergency directions.

(2) S'ajoutent au présent règlement, au besoin, les autres règlements sur la sûreté aérienne, les mesures de sûreté, les arrêtés d'urgence, les arrêtés ministériels et les directives d'urgence.

Autres textes

2. (1) The definition "security personnel" in section 3 of the Regulations is repealed.

2. (1) La définition de « personnel de sûreté », à l'article 3 du même règlement, est abrogée.

(2) The definitions "regulatory requirement" and "restricted area" in section 3 of the Regulations are replaced by the following:

(2) Les définitions de « exigence réglementaire » et « zone réglementée », à l'article 3 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

"regulatory requirement" « exigence réglementaire »

"regulatory requirement" means a requirement of

« exigence réglementaire » Exigence prévue par :

- (a) these Regulations;
- (b) any other aviation security regulations;
- (c) a security measure;

- a) le présent règlement;
- b) tout autre règlement sur la sûreté aérienne;

« exigence réglementaire » "regulatory requirement"

^a R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1
^b S.C. 2004, c. 15, s. 5
^c S.C. 1992, c. 4, s. 7
^d S.C. 2004, c. 15, s. 18
^e S.C. 2001, c. 29, s. 39
^f R.S., c. A-2
¹ SOR/2011-318

^a L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1
^b L.C. 2004, ch. 15, art. 5
^c L.C. 1992, ch. 4, art. 7
^d L.C. 2004, ch. 15, art. 18
^e L.C. 2001, ch. 29, art. 39
^f L.R., ch. A-2
¹ DORS/2011-318

"restricted area" « zone réglementée »	(d) an interim order; or (e) a ministerial order. "restricted area" means any part of an aerodrome that is designated as a restricted area by the operator of the aerodrome in accordance with a regulatory requirement.	c) une mesure de sûreté; d) un arrêté d'urgence; e) un arrêté ministériel. « zone réglementée » Toute partie d'un aéroport qui est désignée par l'exploitant de celui-ci comme zone réglementée conformément à une exigence réglementaire.	« zone réglementée » "restricted area"
"aerodrome security personnel" « personnel de sûreté de l'aéroport »	(3) Section 3 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order: "aerodrome security personnel" means individuals who are employed by the operator of an aerodrome or by one of the operator's contractors to prepare for, detect, prevent, respond to, and assist in the recovery from, acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation.	(3) L'article 3 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit : « personnel de sûreté de l'aéroport » Personnes physiques employées par l'exploitant d'un aéroport ou par l'un de ses entrepreneurs pour la préparation dans l'éventualité d'atteintes illicites et de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, la détection et la prévention des atteintes illicites et des tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, et l'intervention et l'aide à la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes.	« personnel de sûreté de l'aéroport » "aerodrome security personnel"
"sensitive information respecting aviation security" « renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne »	"sensitive information respecting aviation security" means information — including information respecting risks, threats, vulnerabilities, systems, equipment, controls and procedures as well as plans and technical drawings — that could be used to exploit or create a vulnerability or to facilitate an act or attempted act of unlawful interference with civil aviation.	« renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne » Renseignements qui pourraient être utilisés pour exploiter ou créer une vulnérabilité ou pour faciliter une atteinte ou une tentative d'atteinte illicite à l'aviation civile, notamment, les renseignements portant sur les risques, les menaces, les vulnérabilités, les systèmes, les équipements, les contrôles et les procédures ainsi que les plans et les dessins techniques.	« renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne » "sensitive information respecting aviation security"
Notification by peace officer	3. Section 8 of the Regulations is renumbered as subsection 8(1) and is amended by adding the following: (2) If the peace officer is authorized by the air carrier under section 531, the peace officer must present the identification and the form referred to in that section to the screening officers.	3. L'article 8 du même règlement devient le paragraphe 8(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit : (2) L'agent de la paix autorisé par le transporteur aérien en vertu de l'article 531 présente aux agents de contrôle la pièce d'identité et le formulaire visés à cet article.	Avis par un agent de la paix
Weapons	4. (1) Subsection 79(1) of the Regulations is replaced by the following: 79. (1) Subject to subsections (2.1) to (4), a person must not carry or have access to a weapon on board an aircraft.	4. (1) Le paragraphe 79(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit : 79. (1) Sous réserve des paragraphes (2.1) à (4), il est interdit à toute personne d'avoir en sa possession une arme ou d'y avoir accès à bord d'un aéronef.	Armes
Exception — air carrier flights	(2) Section 79 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2): (2.1) A Canadian in-flight security officer who is acting in the course of their duties may carry or have access to a loaded firearm on board an aircraft operated by an air carrier.	(2) L'article 79 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit : (2.1) Un agent de sûreté à bord canadien qui est dans l'exercice de ses fonctions peut avoir en sa possession une arme à feu chargée à bord d'un aéronef exploité par un transporteur aérien ou y avoir accès.	Exception — vols des transporteurs aériens
Division overview	5. Division 3 of Part 4 of the Regulations is replaced by the following: DIVISION 3 AVSEC LEVELS <i>Overview</i> 96. This Division sets out requirements respecting the implementation of additional safeguards in the event of heightened risk conditions.	5. La section 3 de la partie 4 du même règlement est remplacée par ce qui suit : SECTION 3 NIVEAUX AVSEC <i>Aperçu</i> 96. La présente section prévoit les exigences visant la mise en œuvre de mesures de protection supplémentaires lorsque surviennent des états de risque accru.	Aperçu de la section

AVSEC Level Requirements

Exigences visant les niveaux AVSEC

Additional safeguards

97. If the AVSEC level is raised or maintained above level 1 for an aerodrome or any part of an aerodrome, the operator of the aerodrome must immediately take the following actions:

- (a) determine which additional safeguards are likely to mitigate the heightened risk condition;
- (b) notify any persons or organizations that have aviation security roles and responsibilities at the aerodrome and are affected by the heightened risk condition;
- (c) implement or continue to implement the additional safeguards; and
- (d) notify the Minister of the additional safeguards that are being or will be implemented.

97. Si le niveau AVSEC est augmenté ou maintenu à un niveau supérieur au niveau 1 pour un aéroport ou toute partie de celui-ci, l'exploitant de l'aéroport prend immédiatement les mesures suivantes :

- a) établir les mesures de protection supplémentaires qui sont susceptibles d'atténuer l'état de risque accru;
- b) aviser les personnes et les organismes qui ont des rôles et des responsabilités en matière de sûreté aérienne à l'aéroport et qui sont touchés par l'état de risque accru;
- c) mettre en œuvre les mesures de protection supplémentaires ou continuer de les mettre en œuvre;
- d) aviser le ministre des mesures de protection supplémentaires qui sont ou seront mises en œuvre.

Mesures de protection supplémentaires

Notification

98. When the AVSEC level is lowered for an aerodrome or any part of an aerodrome, the operator of the aerodrome must immediately notify the persons and organizations that were notified under paragraph 97(b).

98. Lorsque le niveau AVSEC est abaissé pour un aéroport ou toute partie de celui-ci, l'exploitant de l'aéroport avise immédiatement les personnes et les organismes qui ont été avisés en application de l'alinéa 97b).

Avis

Legal powers and obligations

99. For greater certainty, nothing in these Regulations authorizes the operator of an aerodrome to implement additional safeguards that are inconsistent with the operator's legal powers and obligations.

99. Il est entendu que rien dans le présent règlement n'autorise l'exploitant d'un aéroport à mettre en œuvre des mesures de protection supplémentaires qui ne sont pas compatibles avec ses pouvoirs et obligations juridiques.

Pouvoirs et obligations juridiques

[100 to 107 reserved]

[100 à 107 réservés]

6. The heading before section 111 of the Regulations is replaced by the following:

Security Official

6. L'intertitre précédant l'article 111 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Responsables de la sûreté

7. The heading before section 113 and sections 113 and 114 of the Regulations are replaced by the following:

[113 and 114 reserved]

7. L'intertitre précédant l'article 113 et les articles 113 et 114 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

[113 et 114 réservés]

8. The reference "[115 to 119 reserved]" after the reference "[113 and 114 reserved]" of the Regulations is replaced by the following:

Aerodrome Security Personnel

8. La mention « [115 à 119 réservés] » qui suit la mention « [113 et 114 réservés] » du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Personnel de sûreté de l'aéroport

Initial training

115. (1) The operator of an aerodrome must ensure that a member of the aerodrome security personnel does not carry out an aerodrome-related security role or responsibility at the aerodrome unless the member has received initial training in relation to that role or responsibility.

115. (1) L'exploitant d'un aéroport veille à ce que les membres du personnel de sûreté de l'aéroport n'y remplissent que les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroport pour lesquels ils ont reçu la formation initiale.

Formation initiale

Training elements

(2) Initial training for aerodrome security personnel must include instruction and evaluation in relation to the topics set out below that are relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel:

- (a) international instruments respecting aviation security, the aviation security provisions of the Act and regulatory requirements;
- (b) the security controls and procedures at the aerodrome where the personnel are employed;
- (c) systems and equipment at the aerodrome;

(2) La formation initiale du personnel de sûreté de l'aéroport comprend l'enseignement et l'évaluation portant sur les sujets ci-après qui concernent ses rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroport :

- a) les instruments internationaux visant la sûreté aérienne, les dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et les exigences réglementaires;
- b) les mesures de contrôle et la procédure relatives à la sûreté à l'aéroport où le personnel est employé;

Éléments de la formation

	<p>(d) an overview of threats to aviation security and acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation;</p> <p>(e) the recognition of goods that are listed or described in TP 14628 or that pose an immediate threat to aviation security; and</p> <p>(f) the actions to be taken by the personnel in response to a threat to aviation security or an act or attempted act of unlawful interference with civil aviation.</p>	<p>c) les systèmes et les équipements à l'aérodrome;</p> <p>d) un aperçu des menaces visant la sûreté aérienne et des atteintes illicites et des tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile;</p> <p>e) la reconnaissance des biens qui sont énumérés ou décrits dans la TP 14628 ou qui présentent un danger immédiat pour la sûreté aérienne;</p> <p>f) les mesures à prendre par le personnel en réponse à une menace visant la sûreté aérienne ou à une atteinte illicite ou à une tentative d'atteinte illicite à l'aviation civile.</p>	
Grandfathering	<p>(3) Aerodrome security personnel who are employed at the aerodrome on the day on which this section comes into force are exempted from initial training in relation to any topic for which they have already received training.</p>	<p>(3) Le personnel de sûreté de l'aérodrome qui est employé à l'aérodrome à la date d'entrée en vigueur du présent article est exempté de la formation initiale portant sur les sujets sur lesquels il a déjà reçu la formation.</p>	Droits acquis
Follow-up training	<p>116. (1) The operator of an aerodrome must ensure that aerodrome security personnel receive follow-up training when any of the following circumstances arise:</p> <p>(a) a change is made in the aviation security provisions of the Act or in regulatory requirements and the change is relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel;</p> <p>(b) a change is made in the security controls and procedures at the aerodrome where the personnel are employed and the change is relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel;</p> <p>(c) a new or modified action is to be taken by the personnel in response to a threat to aviation security or an act or attempted act of unlawful interference with civil aviation; and</p> <p>(d) a significant risk or an emerging trend in aviation security is identified to the operator by the Minister and the risk or trend is relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel.</p>	<p>116. (1) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que le personnel de sûreté de l'aérodrome reçoive de la formation d'appoint dans les cas suivants :</p> <p>a) une modification est apportée aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne ou aux exigences réglementaires et elle concerne les rôles et responsabilités du personnel visant la sûreté de l'aérodrome;</p> <p>b) une modification est apportée aux mesures de contrôle et à la procédure relatives à la sûreté à l'aérodrome où le personnel est employé et elle concerne les rôles et responsabilités de celui-ci visant la sûreté de l'aérodrome;</p> <p>c) une nouvelle mesure ou une mesure modifiée doivent être prises par le personnel en réponse à une menace visant la sûreté aérienne ou à une atteinte illicite ou à une tentative d'atteinte illicite à l'aviation civile;</p> <p>d) un risque important ou une tendance émergente visant la sûreté aérienne sont portés à l'attention de l'exploitant par le ministre et ils concernent les rôles et responsabilités du personnel visant la sûreté de l'aérodrome.</p>	Formation d'appoint
Follow-up training	<p>(2) The operator of an aerodrome must ensure that a member of the aerodrome security personnel receives follow-up training when the Minister or the operator identifies a shortcoming in the member's performance when the member is carrying out security controls or following security procedures at the aerodrome.</p>	<p>(2) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que tout membre du personnel de sûreté de l'aérodrome reçoive de la formation d'appoint lorsque le ministre ou l'exploitant relève une insuffisance dans le rendement du membre lors de l'exécution des mesures de contrôle, ou du suivi de la procédure relative à la sûreté, à l'aérodrome.</p>	Formation d'appoint
Training elements	<p>(3) Follow-up training must include</p> <p>(a) a review of any initial-training element related to the circumstance set out in subsection (1) or (2) that gave rise to the follow-up training; and</p> <p>(b) instruction and evaluation in relation to that circumstance.</p>	<p>(3) La formation d'appoint comprend :</p> <p>a) l'examen de tout élément de la formation initiale se rapportant au cas qui est prévu aux paragraphes (1) ou (2) et qui a donné lieu à la formation d'appoint;</p> <p>b) l'enseignement et l'évaluation portant sur ce cas.</p>	Éléments de la formation
On-the-job training	<p>117. If, at an aerodrome, the initial or follow-up training of aerodrome security personnel includes on-the-job training, the operator of the aerodrome must ensure that the on-the-job training is provided by a person who has received that same training or has significant experience working as a member of</p>	<p>117. Si, à un aérodrome, la formation initiale ou la formation d'appoint du personnel de sûreté de l'aérodrome comprend de la formation sur le tas, l'exploitant de l'aérodrome veille à ce que la personne qui donne la formation sur le tas ait reçu cette même formation ou possède une expérience de travail</p>	Formation sur le tas

the aerodrome security personnel at an aerodrome listed in Schedule 1.

substantielle, à un aéroport énuméré à l'annexe 1, en tant que membre du personnel de sûreté de l'aéroport.

Training records

118. (1) The operator of an aerodrome must ensure that, for each individual who receives training in accordance with section 115 or 116, there is a training record that includes

118. (1) L'exploitant d'un aéroport veille à ce que, pour chaque personne physique qui reçoit de la formation conformément aux articles 115 ou 116, il y ait un dossier de formation qui comprend :

Dossiers de formation

(a) the individual's employee group or contractor group, if applicable, and a description of the individual's aerodrome-related security roles and responsibilities;

a) le groupe d'employés ou d'entrepreneurs de la personne, le cas échéant, et la description de ses rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroport;

(b) a description of all the training that the individual has received in accordance with section 115 or 116; and

b) la description de toute la formation que la personne a reçue conformément aux articles 115 ou 116;

(c) evaluation results for all the training that the individual has received in accordance with section 115 or 116.

c) les résultats des évaluations de toute la formation que la personne a reçue conformément aux articles 115 ou 116.

Record keeping

(2) The operator of the aerodrome must keep the training record for at least two years.

(2) Il conserve le dossier de formation au moins deux ans.

Conservation des dossiers

Ministerial access

(3) The operator of the aerodrome must make the training record available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.

(3) Il le met à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.

Accès ministériel

[119 reserved]

[119 réservé]

9. Sections 121 and 122 of the Regulations are replaced by the following:

9. Les articles 121 et 122 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Passenger screening facilities

121. The operator of an aerodrome must make facilities available for passenger screening checkpoints and must make at least one facility available for the private screening of passengers.

121. L'exploitant d'un aéroport prévoit des installations pour des points de contrôle des passagers et au moins une installation pour le contrôle des passagers en privé.

Installations pour le contrôle des passagers

False declaration notice

122. (1) The operator of an aerodrome must post a notice at each passenger screening checkpoint stating that it is an offence for a person at the aerodrome to falsely declare

122. (1) L'exploitant d'un aéroport affiche à chaque point de contrôle des passagers un avis qui interdit à toute personne à l'aéroport de faire de fausses déclarations en prétendant :

Avis relatifs aux fausses déclarations

(a) that the person is carrying a weapon, an explosive substance, an incendiary device or any other item that could be used to jeopardize the security of an aerodrome or aircraft, or that such an item is contained in goods in the person's possession or control or in goods that the person has tendered or is tendering for screening or transportation; or

a) qu'elle a en sa possession une arme, une substance explosive, un engin incendiaire ou un autre article qui pourrait être utilisé pour compromettre la sûreté d'un aéroport ou d'un aéronef ou qu'un tel objet se trouve dans les biens en sa possession ou sous sa garde ou dans les biens qu'elle a présentés ou est en voie de présenter pour le contrôle ou le transport;

(b) that another person who is at an aerodrome or on board an aircraft is carrying a weapon, an explosive substance, an incendiary device or any other item that could be used to jeopardize the security of an aerodrome or aircraft, or that such an item is contained in goods in the other person's possession or control or in goods that the other person has tendered or is tendering for screening or transportation.

b) qu'une autre personne qui se trouve à un aéroport ou est à bord d'un aéronef a en sa possession une arme, une substance explosive, un engin incendiaire ou un autre article qui pourrait être utilisé pour compromettre la sûreté d'un aéroport ou d'un aéronef ou qu'un tel objet se trouve dans les biens en la possession ou sous la garde de cette autre personne ou dans les biens que cette autre personne a présentés ou est en voie de présenter pour le contrôle ou le transport.

Official languages

(2) The notice must be clearly visible and be in at least both official languages.

(2) L'avis doit être clairement visible et être dans au moins les deux langues officielles.

Langues officielles

10. Section 125 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

10. L'article 125 du même règlement et l'intitulé le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Screening of Checked Baggage

Contrôle des bagages enregistrés

Checked baggage screening facilities	<p>125. The operator of an aerodrome must make facilities available for the screening of checked baggage and baggage intended to be checked baggage.</p>	<p>125. L'exploitant d'un aéroport prévoit des installations pour le contrôle des bagages enregistrés et des bagages destinés à devenir des bagages enregistrés.</p>	Installations pour le contrôle des bagages enregistrés
Prohibition	<p>11. Section 139 of the Regulations is replaced by the following:</p> <p>139. (1) If a person has been given notice, orally, in writing or by a sign, that access to a part of an aerodrome is prohibited or is limited to authorized persons, the person must not enter or remain in that part of the aerodrome without authorization.</p>	<p>11. L'article 139 du même règlement est remplacé par ce qui suit :</p> <p>139. (1) Il est interdit d'entrer ou de demeurer sans autorisation dans une partie d'un aéroport à toute personne qui a reçu un avis, que ce soit oralement, par écrit ou au moyen d'un panneau, indiquant que l'accès à cette partie est interdit ou restreint aux personnes autorisées.</p>	Interdiction
Restricted areas	<p>(2) The operator of an aerodrome may authorize a person to enter or remain in a restricted area if the requirements of Divisions 6 to 8 are met.</p>	<p>(2) L'exploitant d'un aéroport peut permettre à toute personne d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée si les exigences des sections 6 à 8 sont respectées.</p>	Zones réglementées
Non-public areas other than restricted areas	<p>(3) The operator of an aerodrome may authorize a person to enter or remain in a part of the aerodrome that is not a public area but is not a restricted area if the safety of the aerodrome, persons at the aerodrome and aircraft is not jeopardized.</p>	<p>(3) L'exploitant d'un aéroport peut permettre à toute personne d'entrer ou de demeurer dans une partie de l'aéroport qui n'est pas destinée au public mais qui n'est pas une zone réglementée si la sécurité de l'aéroport, des personnes à l'aéroport et des aéronefs n'est pas compromise.</p>	Zones qui ne sont pas destinées au public autres que des zones réglementées
Non-public areas other than restricted areas	<p>(4) A lessee at an aerodrome who has the use of, or is responsible for, a part of the aerodrome that is not a public area but is not a restricted area may authorize a person to enter or remain in that part of the aerodrome if the safety of the aerodrome, persons at the aerodrome and aircraft is not jeopardized.</p>	<p>(4) Tout locataire à un aéroport ayant l'utilisation d'une partie d'un aéroport qui n'est pas destinée au public mais qui n'est pas une zone réglementée, ou ayant la responsabilité de cette partie, peut permettre à toute personne d'y entrer ou d'y demeurer si la sécurité de l'aéroport, des personnes à l'aéroport et des aéronefs n'est pas compromise.</p>	Zones qui ne sont pas destinées au public autres que des zones réglementées
Pilot's licence	<p>12. Subsection 142(2) of the Regulations is replaced by the following:</p> <p>(2) A pilot's licence issued under the <i>Canadian Aviation Regulations</i> is a document of entitlement for a restricted area that is used by general aviation, if the holder of the licence also holds a valid medical certificate of a category that is appropriate for that licence and</p> <p>(a) is acting in the course of their employment; or</p> <p>(b) requires access to an aircraft that they own or operate.</p> <p>13. Section 155 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):</p>	<p>12. Le paragraphe 142(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :</p> <p>(2) La licence de pilote délivrée sous le régime du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> est un document d'autorisation pour les zones réglementées utilisées par l'aviation générale si son titulaire est aussi titulaire d'un certificat médical valide de la catégorie propre à la licence et si, selon le cas :</p> <p>a) il agit dans le cadre de son emploi;</p> <p>b) il a besoin d'avoir accès à un aéronef dont il est le propriétaire ou qu'il exploite.</p> <p>13. L'article 155 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :</p>	Licence de pilote
Reason for deactivation	<p>(1.1) If the operator of an aerodrome asks CATSA to deactivate a restricted area identity card, the operator must inform CATSA of the reason for the request.</p> <p>14. Section 167 of the Regulations is renumbered as subsection 167(1) and is amended by adding the following:</p>	<p>(1.1) L'exploitant d'un aéroport qui demande à l'ACSTA de désactiver une carte d'identité de zone réglementée informe celle-ci de la raison de cette demande.</p> <p>14. L'article 167 du même règlement devient le paragraphe 167(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :</p>	Raison de la désactivation
Display of temporary passes	<p>(2) A person to whom a temporary pass has been issued must not enter or remain in a restricted area unless they visibly display the pass on their outer clothing at all times.</p> <p>15. Section 174 of the Regulations is repealed.</p>	<p>(2) Il est interdit à tout titulaire d'un laissez-passer temporaire d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée à moins que son laissez-passer ne soit porté visiblement et en tout temps sur son vêtement extérieur.</p> <p>15. L'article 174 du même règlement est abrogé.</p>	Visibilité des laissez-passer temporaires

16. Divisions 9 to 11 of Part 4 of the Regulations are replaced by the following:

16. Les sections 9 à 11 de la partie 4 du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

DIVISION 9

SECTION 9

AIRPORT SECURITY PROGRAMS

PROGRAMMES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE

Overview

Aperçu

Division overview

189. This Division sets out the regulatory framework for promoting a comprehensive, coordinated and integrated approach to airport security. The processes required under this Division are intended to facilitate the establishment and implementation of effective airport security programs that reflect the circumstances of each aerodrome.

189. La présente section prévoit le cadre réglementaire pour promouvoir une approche globale, coordonnée et intégrée de la sûreté aéroportuaire. Les processus exigés par la présente section sont destinés à faciliter l'établissement et la mise en œuvre de programmes de sûreté aéroportuaire qui sont efficaces et qui sont adaptés aux circonstances de chaque aéroportuaire.

Aperçu de la section

Interpretation

Interprétation

Processes and procedures

190. For greater certainty, any reference to a process in this Division includes the procedures, if any, that are necessary to implement that process.

190. Il est entendu que, dans la présente section, la mention de processus comprend la procédure nécessaire pour le mettre en œuvre, le cas échéant.

Processus et procédure

Airport Security Program Requirements

Exigences du programme de sûreté aéroportuaire

Requirement to establish and implement

191. (1) The operator of an aerodrome must establish and implement an airport security program.

191. (1) L'exploitant d'un aéroportuaire établit et met en œuvre un programme de sûreté aéroportuaire.

Exigence — établissement et mise en œuvre

Program requirements

(2) As part of its airport security program, the operator of an aerodrome must

(2) Dans le cadre de son programme de sûreté aéroportuaire, l'exploitant d'un aéroportuaire est tenu :

Exigences — programme

(a) define and document the aerodrome-related security roles and responsibilities assigned to each of the operator's employee groups and contractor groups;

a) de définir et de documenter les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroportuaire qui sont assignés à chaque groupe de ses employés et de ses entrepreneurs;

(b) communicate the information referred to in paragraph (a) to the employees and contractors in those groups;

b) de communiquer les renseignements visés à l'alinéa a) aux employés et aux entrepreneurs de ces groupes;

(c) have a security policy statement that establishes an overall commitment and direction for aerodrome security and sets out the operator's security objectives;

c) de disposer d'un énoncé de politique en matière de sûreté qui établit une orientation et un engagement généraux en matière de sûreté à l'aéroportuaire et qui fixe les objectifs de sûreté de l'exploitant;

(d) communicate the security policy statement in an accessible manner to all persons who are employed at the aerodrome or who require access to the aerodrome in the course of their employment;

d) de communiquer l'énoncé de politique en matière de sûreté d'une manière accessible aux personnes qui sont employées à l'aéroportuaire ou qui ont besoin d'y avoir accès dans le cadre de leur emploi;

(e) establish and implement a process for responding to aerodrome-related security incidents and breaches in a coordinated manner that is intended to minimize their impact;

e) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour répondre aux incidents et aux infractions visant la sûreté de l'aéroportuaire d'une manière coordonnée qui est destinée à minimiser leur incidence;

(f) establish and implement a security awareness program that promotes a culture of security vigilance and awareness among the following persons:

f) d'établir et de mettre en œuvre un programme de sensibilisation à la sûreté qui encourage une culture de vigilance et de sensibilisation à l'égard de la sûreté chez les personnes suivantes :

(i) persons who are employed at the aerodrome,

(i) les personnes qui sont employées à l'aéroportuaire,

(ii) crew members who are based at the aerodrome, and

(ii) les membres d'équipage qui sont basés à l'aéroportuaire,

(iii) persons, other than crew members, who require access to the aerodrome in the course of their employment;

(iii) les personnes, autres que les membres d'équipage, qui ont besoin d'avoir accès à l'aéroportuaire dans le cadre de leur emploi;

- (g) assess risk information and disseminate it within the operator's organization for the purpose of informed decision-making about aviation security;
- (h) establish and implement a process for receiving, retaining, disclosing and disposing of sensitive information respecting aviation security in order to protect the information from unauthorized access;
- (i) identify sensitive information respecting aviation security and receive, retain, disclose and dispose of sensitive information respecting aviation security in a manner that protects the information from unauthorized access;
- (j) disclose sensitive information respecting aviation security to the following persons if they have been assigned aerodrome-related security roles and responsibilities and require the information to carry out those roles and responsibilities:
 - (i) persons who are employed at the aerodrome, and
 - (ii) persons who require access to the aerodrome in the course of their employment;
- (k) have a current scale map of the aerodrome that identifies all restricted areas, security barriers and restricted area access points; and
- (l) document how the operator achieves compliance with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator.

- g) d'évaluer les renseignements sur les risques et de les diffuser à l'intérieur de son organisation en vue de la prise de décisions éclairées en matière de sûreté aérienne;
- h) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour recevoir, conserver, communiquer et éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne dans le but de les protéger contre l'accès non autorisé;
- i) d'indiquer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne et de recevoir, de conserver, de communiquer et d'éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne d'une manière visant à les protéger contre l'accès non autorisé;
- j) de communiquer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne aux personnes ci-après qui en ont besoin pour remplir les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome qui leur ont été assignés :
 - (i) les personnes qui sont employées à l'aérodrome,
 - (ii) les personnes qui ont besoin d'y avoir accès dans le cadre de leur emploi;
- k) d'avoir une carte à l'échelle de l'aérodrome qui est à jour et qui indique les zones réglementées, les enceintes de sûreté et les points d'accès aux zones réglementées;
- l) de documenter la manière dont il satisfait aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui.

Other program requirements

- (3) The following also form part of the airport security program:
- (a) the security official referred to in section 112;
 - (b) the aerodrome security personnel training referred to in sections 115 and 116;
 - (c) the security committee or other working group or forum referred to in section 195;
 - (d) the multi-agency advisory committee referred to in section 196;
 - (e) the airport security risk assessment referred to in section 197;
 - (f) the strategic airport security plan referred to in section 202;
 - (g) the emergency plan referred to in section 206; and
 - (h) the security exercises referred to in sections 207 and 208.

[192 reserved]

Documentation

- 193.** (1) The operator of an aerodrome must
- (a) keep documentation related to its airport security risk assessment and any review of it for at least five years;
 - (b) keep documentation related to its strategic airport security plan and any amendment to it for at least five years; and
 - (c) keep all other documentation related to its airport security program for at least two years.

- (3) Font également partie du programme de sûreté aéroportuaire :

- a) le responsable de la sûreté visé à l'article 112;
- b) la formation du personnel de sûreté de l'aérodrome qui est visée aux articles 115 et 116;
- c) le comité de sûreté ou l'autre groupe de travail ou forum visés à l'article 195;
- d) le comité consultatif multi-organismes visé à l'article 196;
- e) l'évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire qui est visée à l'article 197;
- f) le plan stratégique de sûreté aéroportuaire visé à l'article 202;
- g) le plan d'urgence visé à l'article 206;
- h) les exercices de sûreté visés aux articles 207 et 208.

[192 réservé]

- 193.** (1) L'exploitant d'un aérodrome conserve :
- a) pendant au moins cinq ans, la documentation relative à son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire et à tout examen de celle-ci;
 - b) pendant au moins cinq ans, la documentation relative à son plan stratégique de sûreté aéroportuaire et à toute modification de celui-ci;
 - c) pendant au moins deux ans, toute autre documentation relative à son programme de sûreté aéroportuaire.

Autres exigences — programme

Documentation

Ministerial access	(2) The operator of the aerodrome must make the documentation available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.	(2) Il met la documentation à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.	Accès ministériel
Requirement to amend	194. The operator of an aerodrome must amend its airport security program if the operator identifies, at the aerodrome, an aviation security risk that is not addressed by the program.	194. L'exploitant d'un aérodrome modifie son programme de sûreté aéroportuaire lorsqu'il décèle, à l'aérodrome, un risque visant la sûreté aérienne dont le programme ne traite pas.	Exigence — modification
<i>Committees</i>		<i>Comités</i>	
Security committee	195. (1) The operator of an aerodrome must have a security committee or other working group or forum that (a) advises the operator on the development of controls and processes that are necessary at the aerodrome in order to comply with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator; (b) helps coordinate the implementation of the controls and processes that are necessary at the aerodrome in order to comply with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator; and (c) promotes the sharing of information respecting the airport security program.	195. (1) L'exploitant d'un aérodrome dispose d'un comité de sûreté, ou d'un autre groupe de travail ou forum, qui : a) le conseille sur l'élaboration des mesures de contrôle et des processus nécessaires à l'aérodrome pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui; b) aide à coordonner la mise en œuvre des mesures de contrôle et des processus nécessaires à l'aérodrome pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui; c) favorise le partage de renseignements concernant le programme de sûreté aéroportuaire.	Comité de sûreté
Terms of reference	(2) The operator of the aerodrome must manage the security committee or other working group or forum in accordance with written terms of reference that (a) identify its membership; and (b) define the roles and responsibilities of each member.	(2) Il administre le comité de sûreté ou l'autre groupe de travail ou forum conformément à un mandat écrit qui : a) en indique les membres; b) définit les rôles et responsabilités de chacun d'eux.	Mandat
Records	(3) The operator of the aerodrome must keep records of the activities and decisions of the security committee or other working group or forum.	(3) Il tient des dossiers sur les activités et les décisions du comité de sûreté ou de l'autre groupe de travail ou forum.	Dossiers
Multi-agency advisory committee	196. (1) The operator of an aerodrome must have a multi-agency advisory committee.	196. (1) L'exploitant d'un aérodrome dispose d'un comité consultatif multi-organismes.	Comité consultatif multi-organismes
Membership	(2) The operator of the aerodrome must invite at least the following persons and organizations to be members of the multi-agency advisory committee: (a) the Department of Transport; (b) CATSA; (c) the police service with jurisdiction at the aerodrome; (d) the Royal Canadian Mounted Police; (e) the Canadian Security Intelligence Service; and (f) the Canada Border Services Agency.	(2) Il invite à faire partie du comité consultatif multi-organismes, à tout le moins, les personnes et les organismes suivants : a) le ministère des Transports; b) l'ACSTA; c) le corps policier ayant compétence à l'aérodrome; d) la Gendarmerie royale du Canada; e) le Service canadien du renseignement de sécurité; f) l'Agence des services frontaliers du Canada.	Composition
Terms of reference	(3) The operator of the aerodrome must manage the multi-agency advisory committee in accordance with written terms of reference.	(3) Il administre le comité consultatif multi-organismes conformément à un mandat écrit.	Mandat
Objectives	(4) The objectives of the multi-agency advisory committee are (a) to advise the operator of the aerodrome on its airport security risk assessment and its strategic airport security plan; and	(4) Les objectifs du comité consultatif multi-organismes sont les suivants : a) conseiller l'exploitant de l'aérodrome sur son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire et son plan stratégique de sûreté aéroportuaire;	Objectifs

	(b) to promote the sharing of sensitive information respecting aviation security at the aerodrome.	b) favoriser le partage de données délicates visant la sûreté aérienne à l'aérodrome.	
Records	(5) The operator of the aerodrome must keep records of the activities and decisions of the multi-agency advisory committee.	(5) L'exploitant de l'aérodrome tient des dossiers sur les activités et les décisions du comité consultatif multi-organismes.	Dossiers
	<i>Airport Security Risk Assessments</i>	<i>Évaluations des risques visant la sûreté aéroportuaire</i>	
Airport security risk assessments	<p>197. The operator of an aerodrome must have an airport security risk assessment that identifies, assesses and prioritizes aviation security risks and that includes the following elements:</p> <p>(a) a threat assessment that evaluates the probability that aviation security incidents will occur at the aerodrome;</p> <p>(b) a criticality assessment that prioritizes the areas, assets, infrastructure and operations at or associated with the aerodrome that most require protection from acts and attempted acts of unlawful interference with civil aviation;</p> <p>(c) a vulnerability assessment that considers the extent to which the areas, assets, infrastructure and operations at or associated with the aerodrome are susceptible to loss or damage and that evaluates this susceptibility in the context of the threat assessment; and</p> <p>(d) an impact assessment that, at a minimum, measures the consequences of an aviation security incident or potential aviation security incident in terms of</p> <p>(i) a decrease in public safety and security,</p> <p>(ii) financial and economic loss, and</p> <p>(iii) a loss of public confidence.</p>	<p>197. L'exploitant d'un aérodrome dispose d'une évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire qui décèle, évalue, et classe par ordre de priorité, les risques visant la sûreté aérienne et qui comprend les éléments suivants :</p> <p>a) une évaluation de la menace qui évalue la probabilité que des incidents visant la sûreté aérienne surviennent à l'aérodrome;</p> <p>b) une évaluation de la criticité qui classe par ordre de priorité les zones, l'actif, les activités et l'infrastructure à l'aérodrome ou qui sont rattachés à celui-ci et qui requièrent le plus d'être protégés contre les atteintes ou les tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile;</p> <p>c) une évaluation de la vulnérabilité qui tient compte de la mesure dans laquelle les zones, l'actif, les activités et l'infrastructure à l'aérodrome ou qui sont rattachés à celui-ci peuvent subir des pertes ou des dommages, et qui évalue cette possibilité dans le contexte de l'évaluation de la menace;</p> <p>d) une évaluation des incidences qui mesure, à tout le moins, les conséquences d'un incident ou d'un incident potentiel visant la sûreté aérienne relativement à ce qui suit :</p> <p>(i) une baisse de la sécurité et de la sûreté publiques,</p> <p>(ii) des pertes financières et économiques,</p> <p>(iii) une perte de confiance du public.</p>	Évaluations des risques visant la sûreté aéroportuaire
Submission for approval	198. The operator of an aerodrome must submit its airport security risk assessment to the Minister for approval, and must submit a new airport security risk assessment to the Minister within five years after the date of the most recent approval.	198. L'exploitant d'un aérodrome présente son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire au ministre pour approbation et il lui présente, dans les cinq ans qui suivent la date de l'approbation la plus récente, une nouvelle évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire.	Présentation pour approbation
Requirement to consult	199. The operator of an aerodrome must consult its multi-agency advisory committee when the operator is	199. L'exploitant d'un aérodrome consulte son comité consultatif multi-organismes dans les cas suivants :	Exigence de consulter
	(a) preparing its airport security risk assessment for submission to the Minister for approval; and	a) lorsqu'il prépare son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire en vue de la présenter au ministre pour approbation;	
	(b) conducting a review of its airport security risk assessment.	b) lorsqu'il effectue l'examen de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire.	
Airport security risk assessment — annual review	200. (1) The operator of an aerodrome must conduct a review of its airport security risk assessment at least once a year.	200. (1) L'exploitant d'un aérodrome effectue, au moins une fois par année, un examen de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire.	Évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire — examen annuel

Airport security risk assessment — other reviews	<p>(2) The operator of the aerodrome must also conduct a review of its airport security risk assessment if</p> <p>(a) a special event that is scheduled to take place at the aerodrome could affect aerodrome security;</p> <p>(b) the operator is planning a change to the physical layout or operation of the aerodrome that could affect aviation security at the aerodrome;</p> <p>(c) an environmental or operational change at the aerodrome could affect aerodrome security;</p> <p>(d) a change in regulatory requirements could affect aerodrome security;</p> <p>(e) the operator identifies, at the aerodrome, a vulnerability that is not addressed in the assessment, or the Minister identifies such a vulnerability to the operator; or</p> <p>(f) the Minister informs the operator that there is a change in the threat environment that could result in a new or unaddressed medium to high risk.</p>	<p>(2) Il effectue aussi un examen de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire dans les cas suivants :</p> <p>a) un événement spécial qui est prévu à l'aérodrome pourrait avoir une incidence sur la sûreté de celui-ci;</p> <p>b) l'exploitant prévoit des modifications de l'aménagement physique ou de l'exploitation de l'aérodrome qui pourraient avoir une incidence sur la sûreté aérienne à l'aérodrome;</p> <p>c) un changement environnemental ou opérationnel à l'aérodrome pourrait avoir une incidence sur la sûreté de celui-ci;</p> <p>d) une modification des exigences réglementaires pourrait avoir une incidence sur la sûreté à l'aérodrome;</p> <p>e) l'exploitant décèle, à l'aérodrome, une vulnérabilité qui n'est pas traitée dans l'évaluation ou le ministre porte une telle vulnérabilité à l'attention de l'exploitant;</p> <p>f) le ministre informe l'exploitant qu'il y a un changement dans le contexte de la menace qui pourrait donner lieu à un nouveau risque de moyen à élevé ou à un risque de moyen à élevé qui n'a pas été traité.</p>	<p>Évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire — autres examens</p>
Equivalency	<p>(3) For greater certainty, a review conducted under subsection (2) counts as a review required under subsection (1).</p>	<p>(3) Il est entendu qu'un examen effectué en application du paragraphe (2) est considéré comme un examen exigé par le paragraphe (1).</p>	<p>Équivalence</p>
Documentation	<p>(4) When the operator of the aerodrome conducts a review of its airport security risk assessment, the operator must document</p> <p>(a) any decision to amend or to not amend the assessment or the operator's risk-management strategy;</p> <p>(b) the reasons for that decision; and</p> <p>(c) the factors that were taken into consideration in making that decision.</p>	<p>(4) Lorsqu'il effectue un examen de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire, l'exploitant de l'aérodrome documente ce qui suit :</p> <p>a) toute décision de modifier ou non son évaluation ou sa stratégie de gestion du risque;</p> <p>b) les raisons de la décision;</p> <p>c) les facteurs pris en compte au moment de prendre la décision.</p>	<p>Documentation</p>
Notification	<p>(5) The operator of the aerodrome must notify the Minister if, as a result of a review of its airport security risk assessment, the operator amends the assessment</p> <p>(a) to include a new medium to high risk; or</p> <p>(b) to raise or lower the level of a risk within the medium to high range.</p>	<p>(5) L'exploitant de l'aérodrome avise le ministre si, par suite d'un examen de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire, il modifie son évaluation :</p> <p>a) soit pour ajouter un nouveau risque de moyen à élevé;</p> <p>b) soit pour augmenter ou abaisser le niveau d'un risque dans l'intervalle de moyen à élevé.</p>	<p>Avis</p>
Approval	<p>201. The Minister must approve an airport security risk assessment submitted by the operator of an aerodrome if</p> <p>(a) the assessment meets the requirements of section 197;</p> <p>(b) the assessment has been reviewed by an executive within the operator's organization who is responsible for security;</p> <p>(c) the operator has considered risk information provided by its multi-agency advisory committee;</p> <p>(d) the operator has considered all available and relevant information; and</p>	<p>201. Le ministre approuve l'évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire qui lui est présentée par l'exploitant d'un aérodrome si les conditions suivantes sont réunies :</p> <p>a) l'évaluation est conforme aux exigences de l'article 197;</p> <p>b) elle a fait l'objet d'un examen par un membre de la direction de l'organisation de l'exploitant qui est responsable de la sûreté;</p> <p>c) l'exploitant a tenu compte des renseignements sur les risques fournis par son comité consultatif multi-organismes;</p> <p>d) il a tenu compte de tous les renseignements pertinents et disponibles;</p>	<p>Approbation</p>

(e) the operator has not overlooked an aviation security risk that could affect the operation of the aerodrome.

e) il n'a pas omis de risques visant la sûreté aérienne qui pourraient avoir une incidence sur l'exploitation de l'aérodrome.

Strategic Airport Security Plans

Plans stratégiques de sûreté aéroportuaire

Strategic airport security plans

202. (1) The operator of an aerodrome must establish a strategic airport security plan that

(a) summarizes the operator's strategy to prepare for, detect, prevent, respond to and recover from acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation;

(b) includes a risk-management strategy that addresses the medium to high aviation security risks identified and prioritized in the operator's airport security risk assessment; and

(c) sets out a menu of additional safeguards that are

(i) intended to mitigate heightened risk conditions in a graduated manner, and

(ii) consistent with the operator's legal powers and obligations.

202. (1) L'exploitant d'un aérodrome établit un plan stratégique de sûreté aéroportuaire qui :

a) résume la stratégie de l'exploitant pour la préparation dans l'éventualité d'atteintes illicites et de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, la détection et la prévention des atteintes illicites et des tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, et l'intervention et la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes;

b) comprend une stratégie de gestion du risque qui traite des risques de moyens à élevés visant la sûreté aérienne qui sont indiqués et classés par ordre de priorité dans son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire;

c) prévoit un répertoire de mesures de protection supplémentaires qui sont, à la fois :

(i) conçues pour atténuer de manière progressive les états de risque accru,

(ii) compatibles avec ses pouvoirs et obligations juridiques.

Plans stratégiques de sûreté aéroportuaire

Menu of additional safeguards

(2) The menu of additional safeguards must

(a) describe, by activity type and location, the safeguards in place at the aerodrome in respect of AVSEC level 1 operating conditions;

(b) allow the rapid selection of additional safeguards by activity type or location; and

(c) indicate the persons and organizations responsible for implementing each additional safeguard.

(2) Le répertoire de mesures de protection supplémentaires :

a) décrit, selon le type d'activité et l'endroit, les mesures de protection en place à l'aérodrome à l'égard des conditions d'exploitation AVSEC 1;

b) permet de choisir rapidement des mesures de protection supplémentaires selon le type d'activité ou l'endroit;

c) indique les personnes et organismes qui sont responsables de la mise en œuvre de chaque mesure de protection supplémentaire.

Répertoire de mesures de protection supplémentaires

Activity types

(3) For the purposes of paragraphs (2)(a) and (b), the activity types must include

(a) access controls;

(b) monitoring and patrolling;

(c) communications; and

(d) other operational controls.

(3) Pour l'application des alinéas (2)a) et b), les types d'activité comprennent :

a) les mesures de contrôle de l'accès;

b) la surveillance et les patrouilles;

c) les communications;

d) les autres mesures de contrôle opérationnel.

Types d'activités

Locations

(4) For the purposes of paragraphs (2)(a) and (b), the locations must include

(a) public areas of the aerodrome;

(b) areas of the aerodrome that are not public areas but are not restricted areas; and

(c) restricted areas.

(4) Pour l'application des alinéas (2)a) et b), les endroits comprennent :

a) les parties de l'aérodrome destinées au public;

b) les parties de l'aérodrome qui ne sont pas destinées au public mais qui ne sont pas des zones réglementées;

c) les zones réglementées.

Endroits

Requirement to consult

203. The operator of an aerodrome must consult its multi-agency advisory committee when the operator

(a) establishes its strategic airport security plan; and

(b) amends its strategic airport security plan under subsection 205.2(1).

203. L'exploitant d'un aérodrome consulte son comité consultatif multi-organismes dans les cas suivants :

a) lorsqu'il établit son plan stratégique de sûreté aéroportuaire;

b) lorsqu'il le modifie en application du paragraphe 205.2(1).

Exigence de consulter

Requirement to submit	204. The operator of an aerodrome must submit its strategic airport security plan to the Minister for approval.	204. L'exploitant d'un aérodrome présente au ministre pour approbation son plan stratégique de sûreté aéroportuaire.	Exigence de présenter
Requirement to implement	205. The operator of an aerodrome must, as soon as its strategic airport security plan is approved, implement its risk-management strategy.	205. L'exploitant d'un aérodrome met en œuvre sa stratégie de gestion du risque dès que son plan stratégique de sûreté aéroportuaire est approuvé.	Exigence de mettre en œuvre
Approval of plan	205.1 The Minister must approve a strategic airport security plan submitted by the operator of an aerodrome if (a) the plan meets the requirements of section 202; (b) the plan has been reviewed by an executive within the operator's organization who is responsible for security; (c) the plan is likely to enable the operator to prepare for, detect, prevent, respond to and recover from acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation; (d) the risk-management strategy is in proportion to the risks it addresses; (e) the operator has considered the advice of its multi-agency advisory committee; (f) the operator has not overlooked an aviation security risk that could affect the operation of the aerodrome; (g) the additional safeguards can be implemented rapidly and consistently; (h) the additional safeguards are consistent with existing rights and freedoms; and (i) the plan can be implemented without compromising aviation security.	205.1 Le ministre approuve le plan stratégique de sûreté aéroportuaire qui lui est présenté par l'exploitant d'un aérodrome si les conditions suivantes sont réunies : a) le plan est conforme aux exigences de l'article 202; b) il a fait l'objet d'un examen par un membre de la direction de l'organisation de l'exploitant qui est responsable de la sûreté; c) il est susceptible de permettre à l'exploitant de se préparer dans l'éventualité d'atteintes illicites et de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, de détecter et de prévenir les atteintes illicites et les tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, et d'intervenir et de voir à la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes; d) la stratégie de gestion du risque est proportionnelle aux risques dont elle traite; e) l'exploitant a tenu compte des conseils de son comité consultatif multi-organismes; f) il n'a pas omis de risques visant la sûreté aérienne qui pourraient avoir une incidence sur l'exploitation de l'aérodrome; g) les mesures de protection supplémentaires peuvent être rapidement et systématiquement mises en œuvre; h) elles sont compatibles avec les droits et libertés existants; i) le plan peut être mis en œuvre sans compromettre la sûreté aérienne.	Approbation du plan
Amendments	205.2 (1) The operator of an aerodrome may amend its strategic airport security plan at any time, but must do so if (a) the plan does not reflect the operator's most recent airport security risk assessment; (b) the Minister informs the operator that there is a change in the threat environment that could result in a new or unaddressed medium to high risk; (c) the Minister informs the operator that there is a change in the threat environment that requires the addition or deletion of additional safeguards; (d) the Minister informs the operator that its risk-management strategy is not in proportion to a medium to high risk set out in the operator's airport security risk assessment; (e) the operator identifies a deficiency in the plan; or (f) a change is made in the aviation security provisions of the Act or in regulatory requirements and the change affects the additional safeguards.	205.2 (1) L'exploitant d'un aérodrome peut modifier son plan stratégique de sûreté aéroportuaire en tout temps, mais il est tenu de le modifier dans les cas suivants : a) le plan ne correspond pas à son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire la plus récente; b) le ministre l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace qui pourrait donner lieu à un nouveau risque de moyen à élevé ou à un risque de moyen à élevé qui n'a pas été traité; c) il l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace qui exige l'ajout ou la suppression de mesures de protection supplémentaires; d) il l'informe que sa stratégie de gestion des risques n'est pas proportionnelle à un risque de moyen à élevé prévu à son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire; e) l'exploitant décèle une lacune dans le plan; f) une modification est apportée aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne ou aux	Modifications

Documentation	(2) If the operator of the aerodrome amends its strategic airport security plan, the operator must document (a) the reason for the amendment; and (b) the factors that were taken into consideration in making that amendment.	(2) S'il modifie son plan stratégique de sûreté aéroportuaire, l'exploitant de l'aérodrome documente ce qui suit : a) les raisons de la modification; b) les facteurs pris en compte au moment d'effectuer la modification.	Documentation
Submission of amendment	(3) If the operator of the aerodrome amends its strategic airport security plan, the operator must, as soon as possible, submit the amendment to the Minister for approval.	(3) S'il modifie son plan stratégique de sûreté aéroportuaire, l'exploitant de l'aérodrome présente dès que possible la modification au ministre pour approbation.	Présentation d'une modification
Approval	(4) The Minister must approve an amendment if (a) in the case of an amendment to the summary required under paragraph 202(1)(a), the conditions set out in paragraphs 205.1(a) to (c) have been met; (b) in the case of an amendment to the risk-management strategy required under paragraph 202(1)(b), the conditions set out in paragraphs 205.1(a) to (f) and (i) have been met; and (c) in the case of an amendment to the menu of additional safeguards required under paragraph 202(1)(c), the conditions set out in paragraphs 205.1(a), (b) and (f) to (i) have been met.	(4) Le ministre approuve une modification si : a) dans le cas d'une modification du résumé exigé par l'alinéa 202(1)a), les conditions prévues aux alinéas 205.1a) à c) ont été respectées; b) dans le cas d'une modification de la stratégie de gestion du risque exigée par l'alinéa 202(1)b), les conditions prévues aux alinéas 205.1a) à f) et i) ont été respectées; c) dans le cas d'une modification du répertoire de mesures de protection supplémentaires exigé par l'alinéa 202(1)c), les conditions prévues aux alinéas 205.1a), b) et f) à i) ont été respectées.	Approbation
Implementation	(5) If the operator of the aerodrome amends its risk-management strategy, the operator must implement the amended version of the strategy once it is approved by the Minister.	(5) S'il modifie sa stratégie de gestion du risque, l'exploitant d'un aérodrome met en œuvre la version modifiée de sa stratégie une fois qu'elle est approuvée par le ministre.	Mise en œuvre

Emergency Plans

Plan requirements	206. (1) The operator of an aerodrome must establish an emergency plan that sets out the response procedures to be followed at the aerodrome for coordinated responses to the following emergencies: (a) bomb threats; (b) hijackings of aircraft; and (c) other acts of unlawful interference with civil aviation.
Response procedures	(2) The response procedures must (a) set out in detail the actions to be taken by the employees and contractors of the operator of the aerodrome and identify the responsibilities of all other persons or organizations involved, including, as applicable, the police, emergency response providers, air carriers, emergency coordination centre personnel and control tower or flight service station personnel; (b) include detailed procedures for the evacuation of air terminal buildings; (c) include detailed procedures for the search of air terminal buildings; (d) include detailed procedures for the handling and disposal of a suspected bomb; and (e) include detailed procedures for the detention on the ground of any aircraft involved in a bomb threat or hijacking.

Plans d'urgence

Exigences du plan	206. (1) L'exploitant d'un aérodrome établit un plan d'urgence qui prévoit la procédure d'intervention à suivre à l'aérodrome pour des interventions coordonnées dans les urgences suivantes : a) les alertes à la bombe; b) les détournements d'aéronefs; c) les autres cas d'atteintes illicites à l'aviation civile.
Procédure d'intervention	(2) La procédure d'intervention : a) prévoit, en détail, les mesures à prendre par les employés et les entrepreneurs de l'exploitant de l'aérodrome et indique les responsabilités des autres personnes ou des autres organismes concernés, y compris, selon le cas, la police, les fournisseurs de services d'urgence, les transporteurs aériens, le personnel du centre de coordination des urgences et le personnel de la tour de contrôle ou de la station d'information de vol; b) comprend la procédure détaillée pour l'évacuation des aérogaes; c) comprend la procédure détaillée pour la fouille des aérogaes; d) comprend la procédure détaillée pour la manipulation et la neutralisation des bombes présumées;

		e) comprend la procédure détaillée pour la rétention au sol de tout aéronef visé par une alerte à la bombe ou un détournement.	
	<i>Security Exercises</i>	<i>Exercices de sûreté</i>	
Operations-based security exercise	<p>207. (1) The operator of an aerodrome must, at least once every two years, carry out an operations-based security exercise that</p> <p>(a) tests the effectiveness of the operator's emergency plan in response to an act of unlawful interference with civil aviation and involves the persons and organizations referred to in the plan; and</p> <p>(b) tests the effectiveness of additional safeguards that the operator chooses from its menu of additional safeguards.</p>	<p>207. (1) L'exploitant d'un aéroport tient, au moins une fois tous les deux ans, un exercice de sûreté fondé sur les opérations qui :</p> <p>a) met à l'essai l'efficacité de son plan d'urgence en réponse à une atteinte illicite à l'aviation civile et requiert la participation des personnes et des organismes visés dans ce plan;</p> <p>b) met à l'essai l'efficacité de mesures de protection supplémentaires qu'il choisit parmi celles figurant dans son répertoire de mesures de protection supplémentaires.</p>	Exercices de sûreté fondés sur les opérations
Equivalency	<p>(2) If, in response to an aviation security incident, the Minister raises the AVSEC level for an aerodrome or any part of an aerodrome, the implementation of additional safeguards by the operator of the aerodrome counts as an operations-based security exercise for the purposes of subsection (1).</p>	<p>(2) Si le ministre augmente le niveau AVSEC pour un aéroport ou toute partie de celui-ci en réponse à un incident visant la sûreté aérienne, la mise en œuvre de mesures de protection supplémentaires par l'exploitant de l'aéroport est considérée, pour l'application du paragraphe (1), comme l'équivalent de la tenue d'un exercice de sûreté fondé sur les opérations.</p>	Équivalence
Discussion-based security exercise	<p>208. (1) The operator of an aerodrome must, at least once a year, carry out a discussion-based security exercise that</p> <p>(a) tests the effectiveness of the operator's emergency plan in response to an act of unlawful interference with civil aviation and involves the persons and organizations referred to in the plan; and</p> <p>(b) tests the effectiveness of additional safeguards that the operator chooses from its menu of additional safeguards.</p>	<p>208. (1) L'exploitant d'un aéroport tient, au moins une fois par an, un exercice de sûreté fondé sur la discussion qui :</p> <p>a) met à l'essai l'efficacité de son plan d'urgence en réponse à une atteinte illicite à l'aviation civile et requiert la participation des personnes et des organismes visés dans ce plan;</p> <p>b) met à l'essai l'efficacité de mesures de protection supplémentaires qu'il choisit parmi celles figurant dans son répertoire de mesures de protection supplémentaires.</p>	Exercices de sûreté fondés sur la discussion
Exception	<p>(2) Despite subsection (1), the operator of an aerodrome is not required to carry out a discussion-based security exercise in any year in which it carries out an operations-based security exercise.</p>	<p>(2) Malgré le paragraphe (1), l'exploitant d'un aéroport n'a pas à tenir un exercice de sûreté fondé sur la discussion dans l'année où il tient un exercice de sûreté fondé sur les opérations.</p>	Exception
Notice	<p>209. The operator of an aerodrome must give the Minister 60 days' notice of any security exercise that the operator plans to carry out.</p>	<p>209. L'exploitant d'un aéroport donne au ministre un préavis de soixante jours de tout exercice de sûreté qu'il prévoit tenir.</p>	Avis
	<i>Records</i>	<i>Dossiers</i>	
Additional safeguards	<p>210. (1) Each time additional safeguards are implemented at an aerodrome in order to mitigate heightened risk conditions related to aviation security, the operator of the aerodrome must create a record that includes</p> <p>(a) a description of the additional safeguards that were implemented;</p> <p>(b) an evaluation of the effectiveness of those additional safeguards; and</p> <p>(c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the implementation of those additional safeguards.</p>	<p>210. (1) Chaque fois que des mesures de protection supplémentaires sont mises en œuvre à un aéroport pour atténuer un état de risque accru relatif à la sûreté aérienne, son exploitant crée un dossier qui comprend ce qui suit :</p> <p>a) la description des mesures de protection supplémentaires qui ont été mises en œuvre;</p> <p>b) l'évaluation de l'efficacité de ces mesures de protection supplémentaires;</p> <p>c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant la mise en œuvre de ces mesures de protection supplémentaires.</p>	Mesures de protection supplémentaires

Emergencies	<p>(2) Each time an emergency referred to in subsection 206(1) occurs at an aerodrome, the operator of the aerodrome must create a record that includes</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) a description of the emergency; (b) an evaluation of the effectiveness of the operator's emergency plan; and (c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the emergency. 	<p>(2) Chaque fois qu'une urgence visée au paragraphe 206(1) survient à un aéroport, son exploitant crée un dossier qui comprend ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la description de l'urgence; b) l'évaluation de l'efficacité du plan d'urgence de l'exploitant; c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant l'urgence. 	Urgences
-------------	--	--	----------

Exercises	<p>(3) Each time a security exercise is carried out at an aerodrome, the operator of the aerodrome must create a record that includes</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) an outline of the exercise scenario; (b) an evaluation of the effectiveness of the exercise; and (c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the exercise. 	<p>(3) Chaque fois qu'un exercice de sûreté est tenu à un aéroport, son exploitant crée un dossier qui comprend ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les grandes lignes du scénario de l'exercice; b) l'évaluation de l'efficacité de l'exercice; c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant l'exercice. 	Exercices
-----------	---	---	-----------

Corrective Actions

211. Subject to section 212, the operator of an aerodrome must immediately take corrective actions to address a vulnerability that contributes to a heightened aviation security risk at the aerodrome and that

- (a) is identified to the operator by the Minister; or
- (b) is identified by the operator.

212. If a corrective action to be taken by the operator of an aerodrome under section 211 involves a phased approach, the operator must include in its airport security program a corrective action plan that sets out

- (a) the nature of the vulnerability to be addressed;
- (b) a rationale for the phased approach; and
- (c) a timetable setting out when each phase of the corrective action plan will be completed.

Disclosure of Information

213. A person other than the Minister must not disclose security-sensitive information that is created or used under this Division unless the disclosure is required by law or is necessary to comply or facilitate compliance with the aviation security provisions of the Act, regulatory requirements or the requirements of an emergency direction.

Mesures correctives

211. Sous réserve de l'article 212, l'exploitant d'un aéroport prend immédiatement des mesures correctives pour faire face à une vulnérabilité qui contribue à un risque accru visant la sûreté aérienne à l'aéroport et qui, selon le cas :

- a) est portée à son attention par le ministre;
- b) est décelée par l'exploitant.

212. Si une mesure corrective à prendre par l'exploitant d'un aéroport en application de l'article 211 comporte une approche par étapes, celui-ci joint, à son programme de sûreté aéroportuaire, un plan de mesures correctives qui prévoit les éléments suivants :

- a) la nature de la vulnérabilité à traiter;
- b) une justification de l'approche par étapes;
- c) un échéancier qui prévoit quand chaque étape du plan sera terminée.

Communication de renseignements

213. Il est interdit à toute personne autre que le ministre de communiquer des renseignements délicats relatifs à la sûreté qui sont créés ou utilisés sous le régime de la présente section, sauf si la communication est exigée par la loi ou est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne, aux exigences réglementaires ou aux exigences d'une directive d'urgence, ou pour en faciliter la conformité.

DIVISION 10

RESERVED

[214 to 223 reserved]

SECTION 10

RÉSERVÉE

[214 à 223 réservés]

DIVISION 11

SECTION 11

PRIMARY SECURITY LINE PARTNERS

PARTENAIRES DE LA PREMIÈRE LIGNE DE SÛRETÉ

Overview

Aperçu

Division overview

224. This Division sets out the role of a primary security line partner in supporting the establishment and implementation of an effective airport security program by the operator of an aerodrome.

224. La présente section prévoit le rôle des partenaires de la première ligne de sûreté à l'appui de l'établissement et de la mise en œuvre par les exploitants d'aérodromes de programmes de sûreté aéroportuaire efficaces.

Aperçu de la section

Security Official

Responsables de la sûreté

Interpretation

225. A security official of a primary security line partner at an aerodrome is an individual who is responsible for

225. Les responsables de la sûreté d'un partenaire de la première ligne de sûreté à un aéroportuaire sont des personnes physiques qui sont chargées :

Interprétation

- (a) coordinating and overseeing compliance with the regulatory requirements that apply to the partner under this Part; and
- (b) acting as the principal contact between the partner, the operator of the aerodrome and the Minister with respect to security matters, including compliance with the regulatory requirements that apply to the partner under this Part.

- a) d'une part, de coordonner et de superviser la conformité aux exigences réglementaires qui s'appliquent au partenaire aux termes de la présente partie;
- b) d'autre part, d'agir à titre d'intermédiaire principal entre le partenaire, l'exploitant de l'aéroportuaire et le ministre en ce qui concerne les questions de sûreté, y compris la conformité aux exigences réglementaires qui s'appliquent au partenaire aux termes de la présente partie.

One security official at all times

226. (1) A primary security line partner at an aerodrome must have, at all times, at least one security official or acting security official.

226. (1) Le partenaire de la première ligne de sûreté à un aéroportuaire dispose, en tout temps, d'au moins un responsable de la sûreté ou d'un suppléant de celui-ci.

Un responsable de la sûreté en tout temps

Contact information

- (2) The primary security line partner must provide the operator of the aerodrome and the Minister with
 - (a) the name of each security official and acting security official; and
 - (b) 24-hour contact information for those officials.

- (2) Il fournit à l'exploitant de l'aéroportuaire et au ministre :
 - a) le nom de chaque responsable de la sûreté et de chaque suppléant;
 - b) les coordonnées pour les joindre en tout temps.

Coordonnées

Support for Airport Security Programs

Appui aux programmes de sûreté aéroportuaire

Requirements

227. At each aerodrome where a primary security line partner carries out operations, the partner must

227. À chaque aéroportuaire où il exerce ses activités, le partenaire de la première ligne de sûreté est tenu :

Exigences

- (a) define and document the aerodrome-related security roles and responsibilities assigned to each of the partner's employee groups and contractor groups that require access to restricted areas at the aerodrome in the course of their employment;
- (b) communicate the information referred to in paragraph (a) to the employees and contractors in those groups and document how that information is communicated;
- (c) establish, implement and document a security awareness program that promotes a culture of security vigilance and awareness among its employees and contractors if the security awareness program of the operator of the aerodrome does not cover matters that are unique to the partner's operations;
- (d) document the measures, procedures and processes that the partner has in place at the aerodrome to protect the security of restricted areas

- a) de définir et de documenter les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroportuaire qui sont assignés à chaque groupe de ses employés et de ses entrepreneurs qui ont besoin d'avoir accès aux zones réglementées de l'aéroportuaire dans le cadre de leur emploi;
- b) de communiquer les renseignements visés à l'alinéa a) aux employés et aux entrepreneurs de ces groupes et de documenter la manière dont ils sont communiqués;
- c) d'établir, de mettre en œuvre et de documenter un programme de sensibilisation à la sûreté qui encourage une culture de vigilance et de sensibilisation à l'égard de la sûreté chez ses employés et entrepreneurs si le programme de sensibilisation à la sûreté de l'exploitant de l'aéroportuaire ne traite pas de questions qui sont spécifiques aux activités du partenaire;
- d) de documenter les mesures, les procédures et les processus qu'il a mis en place à l'aéroportuaire

and to prevent breaches of the primary security line;

(e) create a document that

(i) describes each area on the aerodrome's primary security line that is occupied by the partner,

(ii) indicates the location of each restricted area access point in those areas, and

(iii) describes those restricted area access points;

(f) establish, implement and document a process for receiving, retaining, disclosing and disposing of sensitive information respecting aerodrome security in order to protect the information from unauthorized access; and

(g) identify sensitive information respecting aviation security and receive, retain, disclose and dispose of sensitive information respecting aerodrome security in a manner that protects the information from unauthorized access.

[228 to 230 reserved]

Provision of Information

Provision of information to operator of aerodrome

231. (1) At each aerodrome where a primary security line partner carries out operations, the partner must provide the operator of the aerodrome with the information that is documented or created under this Division on reasonable notice given by the operator.

Provision to Minister

(2) The primary security line partner must provide the Minister with the same information on reasonable notice given by the Minister.

[232 and 233 reserved]

Corrective Actions

Corrective actions

234. (1) Subject to section 235, a primary security line partner must immediately take corrective actions to address a vulnerability that contributes to an aerodrome-related security risk and that

(a) is identified to the partner by the Minister;

(b) is identified to the partner by the operator of the aerodrome where the partner carries out operations; or

(c) is identified by the partner.

Notification

(2) If a primary security line partner takes corrective actions at an aerodrome, the primary security line partner must immediately notify the operator of the aerodrome.

Corrective action plan

235. If a corrective action to be taken by a primary security line partner under section 234 involves a phased approach, the primary security line partner must provide the Minister and the operator of the aerodrome with a corrective action plan that sets out

(a) the nature of the vulnerability to be addressed;

(b) a rationale for the phased approach; and

(c) a timetable setting out when each phase of the corrective action plan will be completed.

pour assurer la sûreté des zones réglementées et empêcher les atteintes à la sûreté à la première ligne de sûreté;

e) de créer un document qui :

(i) décrit chaque zone sur la première ligne de sûreté de l'aérodrome qu'il occupe,

(ii) indique où est situé, dans ces zones, chaque point d'accès aux zones réglementées,

(iii) décrit ces points d'accès;

f) d'établir, de mettre en œuvre et de documenter un processus pour recevoir, conserver, communiquer et éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté de l'aérodrome dans le but de les protéger contre l'accès non autorisé;

g) d'indiquer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne et de recevoir, de conserver, de communiquer et d'éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté de l'aérodrome d'une manière visant à les protéger contre l'accès non autorisé.

[228 à 230 réservés]

Renseignements fournis

231. (1) À chaque aérodrome où il exerce ses activités, le partenaire de la première ligne de sûreté fournit les renseignements documentés ou créés sous le régime de la présente section à l'exploitant de l'aérodrome, sur préavis raisonnable de celui-ci.

Renseignements fournis à l'exploitant de l'aérodrome

(2) Il fournit les mêmes renseignements au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.

Renseignements fournis au ministre

[232 et 233 réservés]

Mesures correctives

234. (1) Sous réserve de l'article 235, le partenaire de la première ligne de sûreté prend immédiatement des mesures correctives pour faire face à une vulnérabilité qui contribue à un risque visant la sûreté d'un aérodrome et qui, selon le cas :

Mesures correctives

a) est portée à son attention par le ministre;

b) est portée à son attention par l'exploitant de l'aérodrome où le partenaire exerce ses activités;

c) est décelée par le partenaire.

(2) Le partenaire de la première ligne de sûreté qui prend des mesures correctives à un aérodrome en avise immédiatement l'exploitant de celui-ci.

Avis

235. Si une mesure corrective à prendre par le partenaire de la première ligne de sûreté en application de l'article 234 comporte une approche par étapes, celui-ci fournit au ministre et à l'exploitant de l'aérodrome un plan de mesures correctives qui prévoit les éléments suivants :

Plan de mesures correctives

a) la nature de la vulnérabilité à traiter;

b) une justification de l'approche par étapes;

c) un échéancier qui prévoit quand chaque étape du plan sera terminée.

Disclosure of Information

Communication de renseignements

Prohibition

235.1 A person other than the Minister must not disclose security-sensitive information that is created or used under this Division unless the disclosure is required by law or is necessary to comply or facilitate compliance with the aviation security provisions of the Act, regulatory requirements or the requirements of an emergency direction.

235.1 Il est interdit à toute personne autre que le ministre de communiquer des renseignements délicats relatifs à la sûreté qui sont créés ou utilisés sous le régime de la présente section, sauf si la communication est exigée par la loi ou est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne, aux exigences réglementaires ou aux exigences d'une directive d'urgence, ou pour en faciliter la conformité.

Interdiction

17. Division 3 of Part 5 of the Regulations is replaced by the following:

17. La section 3 de la partie 5 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

DIVISION 3

SECTION 3

AVSEC LEVELS

NIVEAUX AVSEC

Overview

Aperçu

Division overview

260. This Division sets out requirements respecting the implementation of additional safeguards in the event of heightened risk conditions.

260. La présente section prévoit les exigences visant la mise en œuvre de mesures de protection supplémentaires lorsque surviennent des états de risque accru.

Aperçu de la section

AVSEC Level Requirements

Exigences visant les niveaux AVSEC

Additional safeguards

261. If the AVSEC level is raised or maintained above level 1 for an aerodrome or any part of an aerodrome, the operator of the aerodrome must immediately take the following actions:

261. Si le niveau AVSEC est augmenté ou maintenu à un niveau supérieur au niveau 1 pour un aéroport ou toute partie de celui-ci, l'exploitant de l'aéroport prend immédiatement les mesures suivantes :

Mesures de protection supplémentaires

- (a) determine which additional safeguards are likely to mitigate the heightened risk condition;
- (b) notify any persons or organizations that have aviation security roles and responsibilities at the aerodrome and are affected by the heightened risk condition;
- (c) implement or continue to implement the additional safeguards; and
- (d) notify the Minister of the additional safeguards that are being or will be implemented.

- a) établir les mesures de protection supplémentaires qui sont susceptibles d'atténuer l'état de risque accru;
- b) aviser les personnes et les organismes qui ont des rôles et des responsabilités en matière de sûreté aérienne à l'aéroport et qui sont touchés par l'état de risque accru;
- c) mettre en œuvre les mesures de protection supplémentaires ou continuer de les mettre en œuvre;
- d) aviser le ministre des mesures de protection supplémentaires qui sont ou seront mises en œuvre.

Notification

262. When the AVSEC level is lowered for an aerodrome or any part of an aerodrome, the operator of the aerodrome must immediately notify the persons and organizations that were notified under paragraph 261(b).

262. Lorsque le niveau AVSEC est abaissé pour un aéroport ou toute partie de celui-ci, l'exploitant de l'aéroport avise immédiatement les personnes et les organismes qui ont été avisés en application de l'alinéa 261b).

Avis

Legal powers and obligations

263. For greater certainty, nothing in these Regulations authorizes the operator of an aerodrome to implement additional safeguards that are inconsistent with the operator's legal powers and obligations.

263. Il est entendu que rien dans le présent règlement n'autorise l'exploitant d'un aéroport à mettre en œuvre des mesures de protection supplémentaires qui ne sont pas compatibles avec ses pouvoirs et obligations juridiques.

Pouvoirs et obligations juridiques

[264 and 265 reserved]

[264 et 265 réservés]

18. The heading before section 269 of the Regulations is replaced by the following:

18. L'intertitre précédant l'article 269 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Security Official

Responsables de la sûreté

19. The reference “[271 to 275 reserved]” after section 270 of the Regulations is replaced by the following:

Aerodrome Security Personnel

Initial training

271. (1) The operator of an aerodrome must ensure that a member of the aerodrome security personnel does not carry out an aerodrome-related security role or responsibility at the aerodrome unless the member has received initial training in relation to that role or responsibility.

Training elements

(2) Initial training for aerodrome security personnel must include instruction and evaluation in relation to the topics set out below that are relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel:

- (a) international instruments respecting aviation security, the aviation security provisions of the Act and regulatory requirements;
- (b) the security controls and procedures at the aerodrome where the personnel are employed;
- (c) systems and equipment at the aerodrome;
- (d) an overview of threats to aviation security and acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation;
- (e) the recognition of goods that are listed or described in TP 14628 or that pose an immediate threat to aviation security; and
- (f) the actions to be taken by the personnel in response to a threat to aviation security or an act or attempted act of unlawful interference with civil aviation.

Grandfathering

(3) Aerodrome security personnel who are employed at the aerodrome on the day on which this section comes into force are exempted from initial training in relation to any topic for which they have already received training.

Follow-up training

272. (1) The operator of an aerodrome must ensure that aerodrome security personnel receive follow-up training when any of the following circumstances arise:

- (a) a change is made in the aviation security provisions of the Act or in regulatory requirements and the change is relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel;
- (b) a change is made in the security controls and procedures at the aerodrome where the personnel are employed and the change is relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel;
- (c) a new or modified action is to be taken by the personnel in response to a threat to aviation security or an act or attempted act of unlawful interference with civil aviation; and
- (d) a significant risk or an emerging trend in aviation security is identified to the operator by the Minister and the risk or trend is relevant to the

19. La mention « [271 à 275 réservés] » qui suit l’article 270 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Personnel de sûreté de l’aérodrome

Formation initiale

271. (1) L’exploitant d’un aérodrome veille à ce que les membres du personnel de sûreté de l’aérodrome n’y remplissent que les rôles et responsabilités visant la sûreté de l’aérodrome pour lesquels ils ont reçu la formation initiale.

Éléments de la formation

(2) La formation initiale du personnel de sûreté de l’aérodrome comprend l’enseignement et l’évaluation portant sur les sujets ci-après qui concernent ses rôles et responsabilités visant la sûreté de l’aérodrome :

- a) les instruments internationaux visant la sûreté aérienne, les dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et les exigences réglementaires;
- b) les mesures de contrôle et la procédure relatives à la sûreté à l’aérodrome où le personnel est employé;
- c) les systèmes et les équipements à l’aérodrome;
- d) un aperçu des menaces visant la sûreté aérienne et des atteintes illicites et des tentatives d’atteintes illicites à l’aviation civile;
- e) la reconnaissance des biens qui sont énumérés ou décrits dans la TP 14628 ou qui présentent un danger immédiat pour la sûreté aérienne;
- f) les mesures à prendre par le personnel en réponse à une menace visant la sûreté aérienne ou à une atteinte illicite ou à une tentative d’atteinte illicite à l’aviation civile.

Droits acquis

(3) Le personnel de sûreté de l’aérodrome qui est employé à l’aérodrome à la date d’entrée en vigueur du présent article est exempté de la formation initiale portant sur les sujets sur lesquels il a déjà reçu la formation.

Formation d’appoint

272. (1) L’exploitant d’un aérodrome veille à ce que le personnel de sûreté de l’aérodrome reçoive de la formation d’appoint dans les cas suivants :

- a) une modification est apportée aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne ou aux exigences réglementaires et elle concerne les rôles et responsabilités du personnel visant la sûreté de l’aérodrome;
- b) une modification est apportée aux mesures de contrôle et à la procédure relatives à la sûreté à l’aérodrome où le personnel est employé et elle concerne les rôles et responsabilités de celui-ci visant la sûreté de l’aérodrome;
- c) une nouvelle mesure ou une mesure modifiée doivent être prises par le personnel en réponse à une menace visant la sûreté aérienne ou à une atteinte illicite ou à une tentative d’atteinte illicite à l’aviation civile;
- d) un risque important ou une tendance émergente visant la sûreté aérienne sont portés à l’attention de l’exploitant par le ministre et ils concernent les

	aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel.	rôles et responsabilités du personnel visant la sûreté de l'aérodrome.	
Follow-up training	(2) The operator of an aerodrome must ensure that a member of the aerodrome security personnel receives follow-up training when the Minister or the operator identifies a shortcoming in the member's performance when the member is carrying out security controls or following security procedures at the aerodrome.	(2) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que tout membre du personnel de sûreté de l'aérodrome reçoive de la formation d'appoint lorsque le ministre ou l'exploitant relève une insuffisance dans le rendement du membre lors de l'exécution des mesures de contrôle, ou du suivi de la procédure relative à la sûreté, à l'aérodrome.	Formation d'appoint
Training elements	(3) Follow-up training must include (a) a review of any initial-training element related to the circumstance set out in subsection (1) or (2) that gave rise to the follow-up training; and (b) instruction and evaluation in relation to that circumstance.	(3) La formation d'appoint comprend : a) l'examen de tout élément de la formation initiale se rapportant au cas qui est prévu aux paragraphes (1) ou (2) et qui a donné lieu à la formation d'appoint; b) l'enseignement et l'évaluation portant sur ce cas.	Éléments de la formation
On-the-job training	273. If, at an aerodrome, the initial or follow-up training of aerodrome security personnel includes on-the-job training, the operator of the aerodrome must ensure that the on-the-job training is provided by a person who has received that same training or has significant experience working as a member of the aerodrome security personnel at an aerodrome listed in Schedule 1 or 2.	273. Si, à un aérodrome, la formation initiale ou la formation d'appoint du personnel de sûreté de l'aérodrome comprend de la formation sur le tas, l'exploitant de l'aérodrome veille à ce que la personne qui donne la formation sur le tas ait reçu cette même formation ou possède une expérience de travail substantielle, à un aérodrome énuméré aux annexes 1 ou 2, en tant que membre du personnel de sûreté de l'aérodrome.	Formation sur le tas
Training records	274. (1) The operator of an aerodrome must ensure that, for each individual who receives training in accordance with section 271 or 272, there is a training record that includes (a) the individual's employee group or contractor group, if applicable, and a description of the individual's aerodrome-related security roles and responsibilities; (b) a description of all the training that the individual has received in accordance with section 271 or 272; and (c) evaluation results for all the training that the individual has received in accordance with section 271 or 272.	274. (1) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que, pour chaque personne physique qui reçoit de la formation conformément aux articles 271 ou 272, il ait un dossier de formation qui comprend : a) le groupe d'employés ou d'entrepreneurs de la personne, le cas échéant, et la description de ses rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome; b) la description de toute la formation que la personne a reçue conformément aux articles 271 ou 272; c) les résultats des évaluations de toute la formation que la personne a reçue conformément aux articles 271 ou 272.	Dossiers de formation
Record keeping	(2) The operator of the aerodrome must keep the training record for at least two years.	(2) Il conserve le dossier de formation au moins deux ans.	Conservation des dossiers
Ministerial access	(3) The operator of the aerodrome must make the training record available to the Minister on reasonable notice given by the Minister. [275 reserved]	(3) Il le met à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci. [275 réservé]	Accès ministériel
	20. Sections 277 and 278 of the Regulations are replaced by the following:	20. Les articles 277 et 278 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :	
Passenger screening facilities	277. The operator of an aerodrome must make facilities available for passenger screening checkpoints and must make at least one facility available for the private screening of passengers.	277. L'exploitant d'un aérodrome prévoit des installations pour des points de contrôle des passagers et au moins une installation pour le contrôle des passagers en privé.	Installations pour le contrôle des passagers
False declaration notice	278. (1) The operator of an aerodrome must post a notice at each passenger screening checkpoint stating that it is an offence for a person at the aerodrome to falsely declare (a) that the person is carrying a weapon, an explosive substance, an incendiary device or any other item that could be used to jeopardize the security	278. (1) L'exploitant d'un aérodrome affiche à chaque point de contrôle des passagers un avis qui interdit à toute personne à l'aérodrome de faire de fausses déclarations en prétendant : a) qu'elle a en sa possession une arme, une substance explosive, un engin incendiaire ou un autre article qui pourrait être utilisé pour compromettre	Avis relatifs aux fausses déclarations

	<p>of an aerodrome or aircraft, or that such an item is contained in goods in the person's possession or control or in goods that the person has tendered or is tendering for screening or transportation; or</p> <p>(b) that another person who is at an aerodrome or on board an aircraft is carrying a weapon, an explosive substance, an incendiary device or any other item that could be used to jeopardize the security of an aerodrome or aircraft, or that such an item is contained in goods in the other person's possession or control or in goods that the other person has tendered or is tendering for screening or transportation.</p>	<p>la sûreté d'un aéroport ou d'un aéronef ou qu'un tel objet se trouve dans les biens en sa possession ou sous sa garde ou dans les biens qu'elle a présentés ou est en voie de présenter pour le contrôle ou le transport;</p> <p>b) qu'une autre personne qui se trouve à un aéroport ou est à bord d'un aéronef a en sa possession une arme, une substance explosive, un engin incendiaire ou un autre article qui pourrait être utilisé pour compromettre la sûreté d'un aéroport ou d'un aéronef ou qu'un tel objet se trouve dans les biens en la possession ou sous la garde de cette autre personne ou dans les biens que cette autre personne a présentés ou est en voie de présenter pour le contrôle ou le transport.</p>	
Official languages	<p>(2) The notice must be clearly visible and be in at least both official languages.</p>	<p>(2) L'avis doit être clairement visible et être dans au moins les deux langues officielles.</p>	Langues officielles
Checked baggage screening facilities	<p>21. Section 281 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:</p> <p style="text-align: center;"><i>Screening of Checked Baggage</i></p> <p>281. The operator of an aerodrome must make facilities available for the screening of checked baggage and baggage intended to be checked baggage.</p>	<p>21. L'article 281 du même règlement et l'entête le précédant sont remplacés par ce qui suit :</p> <p style="text-align: center;"><i>Contrôle des bagages enregistrés</i></p> <p>281. L'exploitant d'un aéroport prévoit des installations pour le contrôle des bagages enregistrés et des bagages destinés à devenir des bagages enregistrés.</p>	Installations pour le contrôle des bagages enregistrés
Prohibition	<p>22. Section 295 of the Regulations is replaced by the following:</p> <p>295. (1) If a person has been given notice, orally, in writing or by a sign, that access to a part of an aerodrome is prohibited or is limited to authorized persons, the person must not enter or remain in that part of the aerodrome without authorization.</p>	<p>22. L'article 295 du même règlement est remplacé par ce qui suit :</p> <p>295. (1) Il est interdit d'entrer ou de demeurer sans autorisation dans une partie d'un aéroport à toute personne qui a reçu un avis, que ce soit oralement, par écrit ou au moyen d'un panneau, indiquant que l'accès à cette partie est interdit ou restreint aux personnes autorisées.</p>	Interdiction
Restricted areas	<p>(2) The operator of an aerodrome may authorize a person to enter or remain in a restricted area if the requirements of Divisions 6 to 8 are met.</p>	<p>(2) L'exploitant d'un aéroport peut permettre à toute personne d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée si les exigences des sections 6 à 8 sont respectées.</p>	Zones réglementées
Non-public areas other than restricted areas	<p>(3) The operator of an aerodrome may authorize a person to enter or remain in a part of the aerodrome that is not a public area but is not a restricted area if the safety of the aerodrome, persons at the aerodrome and aircraft is not jeopardized.</p>	<p>(3) L'exploitant d'un aéroport peut permettre à toute personne d'entrer ou de demeurer dans une partie de l'aéroport qui n'est pas destinée au public mais qui n'est pas une zone réglementée si la sécurité de l'aéroport, des personnes à l'aéroport et des aéronefs n'est pas compromise.</p>	Zones qui ne sont pas destinées au public autres que des zones réglementées
Non-public areas other than restricted areas	<p>(4) A lessee at an aerodrome who has the use of, or is responsible for, a part of the aerodrome that is not a public area but is not a restricted area may authorize a person to enter or remain in that part of the aerodrome if the safety of the aerodrome, persons at the aerodrome and aircraft is not jeopardized.</p>	<p>(4) Tout locataire à un aéroport ayant l'utilisation d'une partie d'un aéroport qui n'est pas destinée au public mais qui n'est pas une zone réglementée, ou ayant la responsabilité de cette partie, peut permettre à toute personne d'y entrer ou d'y demeurer si la sécurité de l'aéroport, des personnes à l'aéroport et des aéronefs n'est pas compromise.</p>	Zones qui ne sont pas destinées au public autres que des zones réglementées
Pilot's licence	<p>23. Subsection 298(2) of the Regulations is replaced by the following:</p> <p>(2) A pilot's licence issued under the <i>Canadian Aviation Regulations</i> is a document of entitlement for a restricted area that is used by general aviation, if the holder of the licence also holds a valid medical certificate of a category that is appropriate for that licence and</p> <p>(a) is acting in the course of their employment; or</p>	<p>23. Le paragraphe 298(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :</p> <p>(2) La licence de pilote délivrée sous le régime du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> est un document d'autorisation pour les zones réglementées utilisées par l'aviation générale si son titulaire est aussi titulaire d'un certificat médical valide de la catégorie propre à la licence et si, selon le cas :</p> <p>a) il agit dans le cadre de son emploi;</p>	Licence de pilote

	(b) requires access to an aircraft that they own or operate.	b) il a besoin d'avoir accès à un aéronef dont il est le propriétaire ou qu'il exploite.	
	24. Section 311 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):	24. L'article 311 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :	
Reason for deactivation	(1.1) If the operator of an aerodrome asks CATSA to deactivate a restricted area identity card, the operator must inform CATSA of the reason for the request.	(1.1) L'exploitant d'un aéroport qui demande à l'ACSTA de désactiver une carte d'identité de zone réglementée informe celle-ci de la raison de cette demande.	Raison de la désactivation
	25. Section 323 of the Regulations is renumbered as subsection 323(1) and is amended by adding the following:	25. L'article 323 du même règlement devient le paragraphe 323(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :	
Display of temporary passes	(2) A person to whom a temporary pass has been issued must not enter or remain in a restricted area unless they visibly display the pass on their outer clothing at all times.	(2) Il est interdit à tout titulaire d'un laissez-passer temporaire d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée à moins que son laissez-passer ne soit porté visiblement et en tout temps sur son vêtement extérieur.	Visibilité des laissez-passer temporaires
	26. Section 330 of the Regulations is repealed.	26. L'article 330 du même règlement est abrogé.	
	27. Division 9 of Part 5 of the Regulations is replaced by the following:	27. La section 9 de la partie 5 du même règlement est remplacée par ce qui suit :	
	DIVISION 9	SECTION 9	
	AIRPORT SECURITY PROGRAMS	PROGRAMMES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE	
	<i>Overview</i>	<i>Aperçu</i>	
Division overview	345. This Division sets out the regulatory framework for promoting a comprehensive, coordinated and integrated approach to airport security. The processes required under this Division are intended to facilitate the establishment and implementation of effective airport security programs that reflect the circumstances of each aerodrome.	345. La présente section prévoit le cadre réglementaire pour promouvoir une approche globale, coordonnée et intégrée de la sûreté aéroportuaire. Les processus exigés par la présente section sont destinés à faciliter l'établissement et la mise en œuvre de programmes de sûreté aéroportuaire qui sont efficaces et qui sont adaptés aux circonstances de chaque aéroport.	Aperçu de la section
	<i>Interpretation</i>	<i>Interprétation</i>	
Processes and procedures	346. For greater certainty, any reference to a process in this Division includes the procedures, if any, that are necessary to implement that process.	346. Il est entendu que, dans la présente section, la mention de processus comprend la procédure nécessaire pour le mettre en œuvre, le cas échéant.	Processus et procédure
	<i>Airport Security Program Requirements</i>	<i>Exigences du programme de sûreté aéroportuaire</i>	
Requirement to establish and implement	347. (1) The operator of an aerodrome must establish and implement an airport security program.	347. (1) L'exploitant d'un aéroport établit et met en œuvre un programme de sûreté aéroportuaire.	Exigence — établissement et mise en œuvre
Program requirements	(2) As part of its airport security program, the operator of an aerodrome must (a) define and document the aerodrome-related security roles and responsibilities assigned to each of the operator's employee groups and contractor groups; (b) communicate the information referred to in paragraph (a) to the employees and contractors in those groups; (c) have a security policy statement that establishes an overall commitment and direction for aerodrome security and sets out the operator's security objectives;	(2) Dans le cadre de son programme de sûreté aéroportuaire, l'exploitant d'un aéroport est tenu : a) de définir et de documenter les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroport qui sont assignés à chaque groupe de ses employés et de ses entrepreneurs; b) de communiquer les renseignements visés à l'alinéa a) aux employés et aux entrepreneurs de ces groupes; c) de disposer d'un énoncé de politique en matière de sûreté qui établit une orientation et un engagement généraux en matière de sûreté à l'aéroport et qui fixe les objectifs de sûreté de l'exploitant;	Exigences — programme

- (d) communicate the security policy statement in an accessible manner to all persons who are employed at the aerodrome or who require access to the aerodrome in the course of their employment;
- (e) establish and implement a process for responding to aerodrome-related security incidents and breaches in a coordinated manner that is intended to minimize their impact;
- (f) establish and implement a security awareness program that promotes a culture of security vigilance and awareness among the following persons:
 - (i) persons who are employed at the aerodrome,
 - (ii) crew members who are based at the aerodrome, and
 - (iii) persons, other than crew members, who require access to the aerodrome in the course of their employment;
- (g) assess risk information and disseminate it within the operator's organization for the purpose of informed decision-making about aviation security;
- (h) establish and implement a process for receiving, retaining, disclosing and disposing of sensitive information respecting aviation security in order to protect the information from unauthorized access;
- (i) identify sensitive information respecting aviation security and receive, retain, disclose and dispose of sensitive information respecting aviation security in a manner that protects the information from unauthorized access;
- (j) disclose sensitive information respecting aviation security to the following persons if they have been assigned aerodrome-related security roles and responsibilities and require the information to carry out those roles and responsibilities:
 - (i) persons who are employed at the aerodrome, and
 - (ii) persons who require access to the aerodrome in the course of their employment;
- (k) have a current scale map of the aerodrome that identifies all restricted areas, security barriers and restricted area access points; and
- (l) document how the operator achieves compliance with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator.

- d) de communiquer l'énoncé de politique en matière de sûreté d'une manière accessible aux personnes qui sont employées à l'aérodrome ou qui ont besoin d'y avoir accès dans le cadre de leur emploi;
- e) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour répondre aux incidents et aux infractions visant la sûreté de l'aérodrome d'une manière coordonnée qui est destinée à minimiser leur incidence;
- f) d'établir et de mettre en œuvre un programme de sensibilisation à la sûreté qui encourage une culture de vigilance et de sensibilisation à l'égard de la sûreté chez les personnes suivantes :
 - (i) les personnes qui sont employées à l'aérodrome,
 - (ii) les membres d'équipage qui sont basés à l'aérodrome,
 - (iii) les personnes, autres que les membres d'équipage, qui ont besoin d'avoir accès à l'aérodrome dans le cadre de leur emploi;
- g) d'évaluer les renseignements sur les risques et de les diffuser à l'intérieur de son organisation en vue de la prise de décisions éclairées en matière de sûreté aérienne;
- h) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour recevoir, conserver, communiquer et éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne, dans le but de les protéger contre l'accès non autorisé;
- i) d'indiquer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne et de recevoir, de conserver, de communiquer et d'éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne d'une manière visant à les protéger contre l'accès non autorisé;
- j) de communiquer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne aux personnes ci-après qui en ont besoin pour remplir les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome qui leur ont été assignés :
 - (i) les personnes qui sont employées à l'aérodrome,
 - (ii) les personnes qui ont besoin d'y avoir accès dans le cadre de leur emploi;
- k) d'avoir une carte à l'échelle de l'aérodrome qui est à jour et qui indique les zones réglementées, les enceintes de sûreté et les points d'accès aux zones réglementées;
- l) de documenter la manière dont il satisfait aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui.

Other program requirements

- (3) The following also form part of the airport security program:
 - (a) the security official referred to in section 270;
 - (b) the aerodrome security personnel training referred to in sections 271 and 272;
 - (c) the security committee or other working group or forum referred to in section 350;

- (3) Font également partie du programme de sûreté aéroportuaire :
 - a) le responsable de la sûreté visé à l'article 270;
 - b) la formation du personnel de sûreté de l'aérodrome qui est visée aux articles 271 et 272;
 - c) le comité de sûreté ou l'autre groupe de travail ou forum visés à l'article 350;

Autres exigences — programme

- (d) if applicable, the multi-agency advisory committee referred to in section 353;
- (e) if applicable, the airport security risk assessment referred to in section 354;
- (f) if applicable, the strategic airport security plan referred to in section 359;
- (g) the menu of additional safeguards referred to in section 365;
- (h) the emergency plan referred to in section 367; and
- (i) the security exercises referred to in sections 368 and 369.

- d) le cas échéant, le comité consultatif multi-organismes visé à l'article 353;
- e) le cas échéant, l'évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire qui est visée à l'article 354;
- f) le cas échéant, le plan stratégique de sûreté aéroportuaire visé à l'article 359;
- g) le répertoire de mesures de protection supplémentaires visé à l'article 365;
- h) le plan d'urgence visé à l'article 367;
- i) les exercices de sûreté visés aux articles 368 et 369.

Documentation

348. (1) The operator of an aerodrome must

- (a) keep documentation related to its menu of additional safeguards and any amendment to it for at least five years;
- (b) if applicable, keep documentation related to its airport security risk assessment and any review of it for at least five years;
- (c) if applicable, keep documentation related to its strategic airport security plan and any amendment to it for at least five years; and
- (d) keep all other documentation related to its airport security program for at least two years.

348. (1) L'exploitant d'un aérodrome conserve :

- a) pendant au moins cinq ans, la documentation relative à son répertoire de mesures de protection supplémentaires et à toute modification de celui-ci;
- b) pendant au moins cinq ans, la documentation relative à son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire, le cas échéant, et à tout examen de celle-ci;
- c) pendant au moins cinq ans, la documentation relative à son plan stratégique de sûreté aéroportuaire, le cas échéant, et à toute modification de celui-ci;
- d) pendant au moins deux ans, toute autre documentation relative à son programme de sûreté aéroportuaire.

Documentation

Ministerial access

(2) The operator of the aerodrome must make the documentation available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.

(2) Il met la documentation à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.

Accès ministériel

Requirement to amend

349. The operator of an aerodrome must amend its airport security program if the operator identifies, at the aerodrome, an aviation security risk that is not addressed by the program.

349. L'exploitant d'un aérodrome modifie son programme de sûreté aéroportuaire lorsqu'il décèle, à l'aérodrome, un risque visant la sûreté aérienne dont le programme ne traite pas.

Exigence — modification

Security Committee

Comité de sûreté

Security committee

350. (1) The operator of an aerodrome must have a security committee or other working group or forum that

- (a) advises the operator on the development of controls and processes that are necessary at the aerodrome in order to comply with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator;
- (b) helps coordinate the implementation of the controls and processes that are necessary at the aerodrome in order to comply with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator; and
- (c) promotes the sharing of information respecting the airport security program.

350. (1) L'exploitant d'un aérodrome dispose d'un comité de sûreté, ou d'un autre groupe de travail ou forum, qui :

- a) le conseille sur l'élaboration des mesures de contrôle et des processus nécessaires à l'aérodrome pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui;
- b) aide à coordonner la mise en œuvre des mesures de contrôle et des processus nécessaires à l'aérodrome pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui;
- c) favorise le partage de renseignements concernant le programme de sûreté aéroportuaire.

Comité de sûreté

Terms of reference

(2) The operator of the aerodrome must manage the security committee or other working group or forum in accordance with written terms of reference that

(2) Il administre le comité de sûreté ou l'autre groupe de travail ou forum conformément à un mandat écrit qui :

Mandat

- (a) identify its membership; and
- (b) define the roles and responsibilities of each member.

- a) en indique les membres;
- b) définit les rôles et responsabilités de chacun d'eux.

Records	<p>(3) The operator of the aerodrome must keep records of the activities and decisions of the security committee or other working group or forum.</p> <p><i>Requirements that Apply only if an Amendment to Schedule 2 or a Ministerial Order is made: Multi-agency Advisory Committee; Airport Security Risk Assessments; and Strategic Airport Security Plans</i></p>	<p>(3) Il tient des dossiers sur les activités et les décisions du comité de sûreté ou de l'autre groupe de travail ou forum.</p> <p><i>Exigences qui s'appliquent seulement lorsque l'annexe 2 a été modifiée ou qu'un arrêté ministériel a été pris : Comité consultatif multi-organismes, évaluations des risques visant la sûreté aéroportuaire et plans stratégiques de sûreté aéroportuaire</i></p>	Dossiers
Application	<p>351. (1) Subject to section 352, sections 353 to 364 apply to the operator of an aerodrome if</p> <p>(a) the Governor in Council makes an aviation security regulation adding an asterisk in Schedule 2 after the name of the aerodrome; or</p> <p>(b) the Minister makes an order stating that sections 353 to 364 apply to the operator.</p>	<p>351. (1) Sous réserve de l'article 352, les articles 353 à 364 s'appliquent à l'exploitant d'un aéroport dans les cas suivants :</p> <p>a) le gouverneur en conseil prend un règlement sur la sûreté aérienne qui ajoute à l'annexe 2 un astérisque suivant le nom de l'aéroport;</p> <p>b) le ministre prend un arrêté prévoyant que les articles 353 à 364 s'appliquent à l'exploitant.</p>	Application
Minister's authority	<p>(2) The Minister is authorized to make orders stating that sections 353 to 364 apply to operators of aerodromes listed in Schedule 2.</p>	<p>(2) Le ministre est autorisé à prendre des arrêtés prévoyant que les articles 353 à 364 s'appliquent aux exploitants des aéroports énumérés à l'annexe 2.</p>	Autorité du ministre
Transition	<p>352. (1) Sections 353 and 356 do not apply to the operator of an aerodrome until the day that is six months after the earlier of</p> <p>(a) the day on which an aviation security regulation adding an asterisk in Schedule 2 after the name of the aerodrome comes into force, and</p> <p>(b) the day on which a ministerial order stating that sections 353 to 364 apply to the operator comes into force.</p>	<p>352. (1) Les articles 353 et 356 ne s'appliquent à l'exploitant d'un aéroport qu'à compter de l'expiration des six mois suivant la première des dates suivantes :</p> <p>a) la date à laquelle entre en vigueur un règlement sur la sûreté aérienne qui ajoute à l'annexe 2 un astérisque suivant le nom de l'aéroport;</p> <p>b) la date à laquelle entre en vigueur un arrêté ministériel prévoyant que les articles 353 à 364 s'appliquent à l'exploitant.</p>	Transition
Transition	<p>(2) Sections 354 and 355 do not apply to the operator of an aerodrome until the day that is 10 months after the earlier of</p> <p>(a) the day on which an aviation security regulation adding an asterisk in Schedule 2 after the name of the aerodrome comes into force, and</p> <p>(b) the day on which a ministerial order stating that sections 353 to 364 apply to the operator comes into force.</p>	<p>(2) Les articles 354 et 355 ne s'appliquent à l'exploitant d'un aéroport qu'à compter de l'expiration des dix mois suivant la première des dates suivantes :</p> <p>a) la date à laquelle entre en vigueur un règlement sur la sûreté aérienne qui ajoute à l'annexe 2 un astérisque suivant le nom de l'aéroport;</p> <p>b) la date à laquelle entre en vigueur un arrêté ministériel prévoyant que les articles 353 à 364 s'appliquent à l'exploitant.</p>	Transition
Transition	<p>(3) Sections 359 and 361 do not apply to the operator of an aerodrome until the day that is 22 months after the earlier of</p> <p>(a) the day on which an aviation security regulation adding an asterisk in Schedule 2 after the name of the aerodrome comes into force, and</p> <p>(b) the day on which a ministerial order stating that sections 353 to 364 apply to the operator comes into force.</p>	<p>(3) Les articles 359 et 361 ne s'appliquent à l'exploitant d'un aéroport qu'à compter de l'expiration des vingt-deux mois suivant la première des dates suivantes :</p> <p>a) la date à laquelle entre en vigueur un règlement sur la sûreté aérienne qui ajoute à l'annexe 2 un astérisque suivant le nom de l'aéroport;</p> <p>b) la date à laquelle entre en vigueur un arrêté ministériel prévoyant que les articles 353 à 364 s'appliquent à l'exploitant.</p>	Transition
Multi-agency advisory committee	<p>353. (1) The operator of an aerodrome must have a multi-agency advisory committee.</p>	<p>353. (1) L'exploitant d'un aéroport dispose d'un comité consultatif multi-organismes.</p>	Comité consultatif multi-organismes

Membership	<p>(2) The operator of the aerodrome must invite at least the following persons and organizations to be members of the multi-agency advisory committee:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the Department of Transport; (b) CATSA; (c) the police service with jurisdiction at the aerodrome; (d) the Royal Canadian Mounted Police; (e) the Canadian Security Intelligence Service; and (f) the Canada Border Services Agency. 	<p>(2) Il invite à faire partie du comité consultatif multi-organismes, à tout le moins, les personnes et les organismes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le ministère des Transports; b) l'ACSTA; c) le corps policier ayant compétence à l'aérodrome; d) la Gendarmerie royale du Canada; e) le Service canadien du renseignement de sécurité; f) l'Agence des services frontaliers du Canada. 	Composition
Terms of reference	<p>(3) The operator of the aerodrome must manage the multi-agency advisory committee in accordance with written terms of reference.</p>	<p>(3) Il administre le comité consultatif multi-organismes conformément à un mandat écrit.</p>	Mandat
Objectives	<p>(4) The objectives of the multi-agency advisory committee are</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) to advise the operator of the aerodrome on its airport security risk assessment and its strategic airport security plan; and (b) to promote the sharing of sensitive information respecting aviation security at the aerodrome. 	<p>(4) Les objectifs du comité consultatif multi-organismes sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) conseiller l'exploitant de l'aérodrome sur son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire et son plan stratégique de sûreté aéroportuaire; b) favoriser le partage de données délicates visant la sûreté aérienne à l'aérodrome. 	Objectifs
Records	<p>(5) The operator of the aerodrome must keep records of the activities and decisions of the multi-agency advisory committee.</p>	<p>(5) L'exploitant de l'aérodrome tient des dossiers sur les activités et les décisions du comité consultatif multi-organismes.</p>	Dossiers
Airport security risk assessments	<p>354. The operator of an aerodrome must have an airport security risk assessment that identifies, assesses and prioritizes aviation security risks and that includes the following elements:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) a threat assessment that evaluates the probability that aviation security incidents will occur at the aerodrome; (b) a criticality assessment that prioritizes the areas, assets, infrastructure and operations at or associated with the aerodrome that most require protection from acts and attempted acts of unlawful interference with civil aviation; (c) a vulnerability assessment that considers the extent to which the areas, assets, infrastructure and operations at or associated with the aerodrome are susceptible to loss or damage and that evaluates this susceptibility in the context of the threat assessment; and (d) an impact assessment that, at a minimum, measures the consequences of an aviation security incident or potential aviation security incident in terms of <ul style="list-style-type: none"> (i) a decrease in public safety and security, (ii) financial and economic loss, and (iii) a loss of public confidence. 	<p>354. L'exploitant d'un aérodrome dispose d'une évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire qui décèle, évalue, et classe par ordre de priorité, les risques visant la sûreté aérienne et qui comprend les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) une évaluation de la menace qui évalue la probabilité que des incidents visant la sûreté aérienne surviennent à l'aérodrome; b) une évaluation de la criticité qui classe par ordre de priorité les zones, l'actif, les activités et l'infrastructure à l'aérodrome ou qui sont rattachés à celui-ci et qui requièrent le plus d'être protégés contre les atteintes ou les tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile; c) une évaluation de la vulnérabilité qui tient compte de la mesure dans laquelle les zones, l'actif, les activités et l'infrastructure à l'aérodrome ou qui sont rattachés à celui-ci peuvent subir des pertes ou des dommages, et qui évalue cette possibilité dans le contexte de l'évaluation de la menace; d) une évaluation des incidences qui mesure, à tout le moins, les conséquences d'un incident ou d'un incident potentiel visant la sûreté aérienne relativement à ce qui suit : <ul style="list-style-type: none"> (i) une baisse de la sécurité et de la sûreté publiques, (ii) des pertes financières et économiques, (iii) une perte de confiance du public. 	Évaluations des risques visant la sûreté aéroportuaire
Submission for approval	<p>355. The operator of an aerodrome must submit its airport security risk assessment to the Minister for approval, and must submit a new airport security</p>	<p>355. L'exploitant d'un aérodrome présente son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire au ministre pour approbation et il lui présente, dans</p>	Présentation pour approbation

	risk assessment to the Minister within five years after the date of the most recent approval.	les cinq ans qui suivent la date de l'approbation la plus récente, une nouvelle évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire.	
Requirement to consult	356. The operator of an aerodrome must consult its multi-agency advisory committee when the operator is (a) preparing its airport security risk assessment for submission to the Minister for approval; and (b) conducting a review of its airport security risk assessment.	356. L'exploitant d'un aéroport consulte son comité consultatif multi-organismes dans les cas suivants : a) lorsqu'il prépare son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire en vue de la présenter au ministre pour approbation; b) lorsqu'il effectue l'examen de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire.	Exigence de consulter
Airport security risk assessment — annual review	357. (1) The operator of an aerodrome must conduct a review of its airport security risk assessment at least once a year.	357. (1) L'exploitant d'un aéroport effectue, au moins une fois par année, un examen de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire.	Évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire — examen annuel
Airport security risk assessment — other reviews	(2) The operator of the aerodrome must also conduct a review of its airport security risk assessment if (a) a special event that is scheduled to take place at the aerodrome could affect aerodrome security; (b) the operator is planning a change to the physical layout or operation of the aerodrome that could affect aviation security at the aerodrome; (c) an environmental or operational change at the aerodrome could affect aerodrome security; (d) a change in regulatory requirements could affect aerodrome security; (e) the operator identifies, at the aerodrome, a vulnerability that is not addressed in the assessment, or the Minister identifies such a vulnerability to the operator; or (f) the Minister informs the operator that there is a change in the threat environment that could result in a new or unaddressed medium to high risk.	(2) Il effectue aussi un examen de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire dans les cas suivants : a) un événement spécial qui est prévu à l'aéroport pourrait avoir une incidence sur la sûreté de celui-ci; b) l'exploitant prévoit des modifications de l'aménagement physique ou de l'exploitation de l'aéroport qui pourraient avoir une incidence sur la sûreté aérienne à l'aéroport; c) un changement environnemental ou opérationnel à l'aéroport pourrait avoir une incidence sur la sûreté de celui-ci; d) une modification des exigences réglementaires pourrait avoir une incidence sur la sûreté à l'aéroport; e) l'exploitant décèle, à l'aéroport, une vulnérabilité qui n'est pas traitée dans l'évaluation ou le ministre porte une telle vulnérabilité à l'attention de l'exploitant; f) le ministre informe l'exploitant qu'il y a un changement dans le contexte de la menace qui pourrait donner lieu à un nouveau risque de moyen à élevé ou à un risque de moyen à élevé qui n'a pas été traité.	Évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire — autres examens
Equivalency	(3) For greater certainty, a review conducted under subsection (2) counts as a review required under subsection (1).	(3) Il est entendu qu'un examen effectué en application du paragraphe (2) est considéré comme un examen exigé par le paragraphe (1).	Équivalence
Documentation	(4) When the operator of the aerodrome conducts a review of its airport security risk assessment, the operator must document (a) any decision to amend or to not amend the assessment or the operator's risk-management strategy; (b) the reasons for that decision; and (c) the factors that were taken into consideration in making that decision.	(4) Lorsqu'il effectue un examen de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire, l'exploitant de l'aéroport documente ce qui suit : a) toute décision de modifier ou non son évaluation ou sa stratégie de gestion du risque; b) les raisons de la décision; c) les facteurs pris en compte au moment de prendre la décision.	Documentation
Notification	(5) The operator of the aerodrome must notify the Minister if, as a result of a review of its airport security risk assessment, the operator amends the assessment (a) to include a new medium to high risk; or	(5) L'exploitant de l'aéroport avise le ministre si, par suite d'un examen de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire, il modifie son évaluation : a) soit pour ajouter un nouveau risque de moyen à élevé;	Avis

Approval	<p>(b) to raise or lower the level of a risk within the medium to high range.</p> <p>358. The Minister must approve an airport security risk assessment submitted by the operator of an aerodrome if</p> <p>(a) the assessment meets the requirements of section 354;</p> <p>(b) the assessment has been reviewed by an executive within the operator’s organization who is responsible for security;</p> <p>(c) the operator has considered risk information provided by its multi-agency advisory committee;</p> <p>(d) the operator has considered all available and relevant information; and</p> <p>(e) the operator has not overlooked an aviation security risk that could affect the operation of the aerodrome.</p>	<p>b) soit pour augmenter ou abaisser le niveau d’un risque dans l’intervalle de moyen à élevé.</p> <p>358. Le ministre approuve l’évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire qui lui est présentée par l’exploitant d’un aéroport si les conditions suivantes sont réunies :</p> <p>a) l’évaluation est conforme aux exigences de l’article 354;</p> <p>b) elle a fait l’objet d’un examen par un membre de la direction de l’organisation de l’exploitant qui est responsable de la sûreté;</p> <p>c) l’exploitant a tenu compte des renseignements sur les risques fournis par son comité consultatif multi-organismes;</p> <p>d) il a tenu compte de tous les renseignements pertinents et disponibles;</p> <p>e) il n’a pas omis de risques visant la sûreté aérienne qui pourraient avoir une incidence sur l’exploitation de l’aéroport.</p>	Approbation
Strategic airport security plans	<p>359. The operator of an aerodrome must establish a strategic airport security plan that</p> <p>(a) summarizes the operator’s strategy to prepare for, detect, prevent, respond to and recover from acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation; and</p> <p>(b) includes a risk-management strategy that addresses the medium to high aviation security risks identified and prioritized in the operator’s airport security risk assessment.</p>	<p>359. L’exploitant d’un aéroport établit un plan stratégique de sûreté aéroportuaire qui :</p> <p>a) résume la stratégie de l’exploitant pour la préparation dans l’éventualité d’atteintes illicites et de tentatives d’atteintes illicites à l’aviation civile, la détection et la prévention des atteintes illicites et des tentatives d’atteintes illicites à l’aviation civile, et l’intervention et la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d’atteintes;</p> <p>b) comprend une stratégie de gestion du risque qui traite des risques de moyens à élevés visant la sûreté aérienne qui sont indiqués et classés par ordre de priorité dans son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire.</p>	Plans stratégiques de sûreté aéroportuaire
Requirement to consult	<p>360. The operator of an aerodrome must consult its multi-agency advisory committee when the operator</p> <p>(a) establishes its strategic airport security plan; and</p> <p>(b) amends its strategic airport security plan under subsection 364(1).</p>	<p>360. L’exploitant d’un aéroport consulte son comité consultatif multi-organismes dans les cas suivants :</p> <p>a) lorsqu’il établit son plan stratégique de sûreté aéroportuaire;</p> <p>b) lorsqu’il le modifie en application du paragraphe 364(1).</p>	Exigence de consulter
Requirement to submit	<p>361. The operator of an aerodrome must submit its strategic airport security plan to the Minister for approval.</p>	<p>361. L’exploitant d’un aéroport présente au ministre pour approbation son plan stratégique de sûreté aéroportuaire.</p>	Exigence de présenter
Requirement to implement	<p>362. The operator of an aerodrome must, as soon as its strategic airport security plan is approved, implement its risk-management strategy.</p>	<p>362. L’exploitant d’un aéroport met en œuvre sa stratégie de gestion du risque dès que son plan stratégique de sûreté aéroportuaire est approuvé.</p>	Exigence de mettre en œuvre
Approval of plan	<p>363. The Minister must approve a strategic airport security plan submitted by the operator of an aerodrome if</p> <p>(a) the plan meets the requirements of section 359;</p> <p>(b) the plan has been reviewed by an executive within the operator’s organization who is responsible for security;</p> <p>(c) the plan is likely to enable the operator to prepare for, detect, prevent, respond to and recover from acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation;</p>	<p>363. Le ministre approuve le plan stratégique de sûreté aéroportuaire qui lui est présenté par l’exploitant d’un aéroport si les conditions suivantes sont réunies :</p> <p>a) le plan est conforme aux exigences de l’article 359;</p> <p>b) il a fait l’objet d’un examen par un membre de la direction de l’organisation de l’exploitant qui est responsable de la sûreté;</p> <p>c) il est susceptible de permettre à l’exploitant de se préparer dans l’éventualité d’atteintes illicites et de tentatives d’atteintes illicites à l’aviation civile, de détecter et de prévenir les atteintes</p>	Approbation du plan

	<p>(d) the risk-management strategy is in proportion to the risks it addresses;</p> <p>(e) the operator has considered the advice of its multi-agency advisory committee;</p> <p>(f) the operator has not overlooked an aviation security risk that could affect the operation of the aerodrome; and</p> <p>(g) the plan can be implemented without compromising aviation security.</p>	<p>illicites et les tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, et d'intervenir et de voir à la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes;</p> <p>d) la stratégie de gestion du risque est proportionnelle aux risques dont elle traite;</p> <p>e) l'exploitant a tenu compte des conseils de son comité consultatif multi-organismes;</p> <p>f) il n'a pas omis de risques visant la sûreté aérienne qui pourraient avoir une incidence sur l'exploitation de l'aérodrome;</p> <p>g) le plan peut être mis en œuvre sans compromettre la sûreté aérienne.</p>	
Amendments	<p>364. (1) The operator of an aerodrome may amend its strategic airport security plan at any time, but must do so if</p> <p>(a) the plan does not reflect the operator's airport security risk assessment;</p> <p>(b) the Minister informs the operator that there is a change in the threat environment that could result in a new or unaddressed medium to high risk;</p> <p>(c) the Minister informs the operator that its risk-management strategy is not in proportion to a medium to high risk set out in the operator's airport security risk assessment; or</p> <p>(d) the operator identifies a deficiency in the plan.</p>	<p>364. (1) L'exploitant d'un aérodrome peut modifier son plan stratégique de sûreté aéroportuaire en tout temps, mais il est tenu de le modifier dans les cas suivants :</p> <p>a) le plan ne correspond pas à son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire la plus récente;</p> <p>b) le ministre l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace qui pourrait donner lieu à un nouveau risque de moyen à élevé ou à un risque de moyen à élevé qui n'a pas été traité;</p> <p>c) il l'informe que sa stratégie de gestion des risques n'est pas proportionnelle à un risque de moyen à élevé prévu à son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire;</p> <p>d) l'exploitant décèle une lacune dans le plan.</p>	Modifications
Documentation — risk-management strategy	<p>(2) If the operator of the aerodrome amends its risk-management strategy, the operator must document</p> <p>(a) the reason for the amendment; and</p> <p>(b) the factors that were taken into consideration in making that amendment.</p>	<p>(2) S'il modifie sa stratégie de gestion du risque, l'exploitant de l'aérodrome documente ce qui suit :</p> <p>a) les raisons de la modification;</p> <p>b) les facteurs pris en compte au moment d'effectuer la modification.</p>	Documentation — stratégie de gestion du risque
Documentation — strategic airport security plan	<p>(3) If the operator of the aerodrome amends its strategic airport security plan, the operator must document</p> <p>(a) the reason for the amendment; and</p> <p>(b) the factors that were taken into consideration in making that amendment.</p>	<p>(3) S'il modifie son plan stratégique de sûreté aéroportuaire, l'exploitant de l'aérodrome documente ce qui suit :</p> <p>a) les raisons de la modification;</p> <p>b) les facteurs pris en compte au moment d'effectuer la modification.</p>	Documentation — plan stratégique de sûreté aéroportuaire
Submission of amendment	<p>(4) If the operator of the aerodrome amends its strategic airport security plan, the operator must, as soon as possible, submit the amendment to the Minister for approval.</p>	<p>(4) S'il modifie son plan stratégique de sûreté aéroportuaire, l'exploitant de l'aérodrome présente dès que possible la modification au ministre pour approbation.</p>	Présentation d'une modification
Approval	<p>(5) The Minister must approve an amendment if</p> <p>(a) in the case of an amendment to the summary required under paragraph 359(a), the conditions set out in paragraphs 363(a) to (c) have been met; and</p> <p>(b) in the case of an amendment to the risk-management strategy required under paragraph 359(b), the conditions set out in section 363 have been met.</p>	<p>(5) Le ministre approuve une modification si :</p> <p>a) dans le cas d'une modification du résumé exigé par l'alinéa 359a), les conditions prévues aux alinéas 363a) à c) ont été respectées;</p> <p>b) dans le cas d'une modification de la stratégie de gestion du risque exigée par l'alinéa 359b), les conditions prévues à l'article 363 ont été respectées.</p>	Approbation
Implementation	<p>(6) If the operator of the aerodrome amends its risk-management strategy, the operator must implement the amended version of the strategy once it is approved by the Minister.</p>	<p>(6) S'il modifie sa stratégie de gestion du risque, l'exploitant d'un aérodrome met en œuvre la version modifiée de sa stratégie une fois qu'elle est approuvée par le ministre.</p>	Mise en œuvre

Menu of Additional Safeguards

Répertoire de mesures de protection supplémentaires

Requirement to establish	<p>365. (1) The operator of an aerodrome must establish a menu of additional safeguards that are</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) intended to mitigate heightened risk conditions in a graduated manner; and (b) consistent with the operator's legal powers and obligations. 	<p>365. (1) L'exploitant d'un aérodrome établit un répertoire de mesures de protection supplémentaires qui sont, à la fois :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) conçues pour atténuer de manière progressive les états de risque accru; b) compatibles avec ses pouvoirs et obligations juridiques. 	<p>Exigence d'établir</p>
Menu requirements	<p>(2) The menu of additional safeguards must</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) describe, by activity type and location, the safeguards in place at the aerodrome in respect of AVSEC level 1 operating conditions; (b) allow the rapid selection of additional safeguards by activity type or location; and (c) indicate the persons and organizations responsible for implementing each additional safeguard. 	<p>(2) Le répertoire de mesures de protection supplémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) décrit, selon le type d'activité et l'endroit, les mesures de protection en place à l'aérodrome à l'égard des conditions d'exploitation AVSEC 1; b) permet de choisir rapidement des mesures de protection supplémentaires selon le type d'activité ou l'endroit; c) indique les personnes et organismes qui sont responsables de la mise en œuvre de chaque mesure de protection supplémentaire. 	<p>Exigences visant le répertoire</p>
Activity types	<p>(3) For the purposes of paragraphs (2)(a) and (b), the activity types must include</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) access controls; (b) monitoring and patrolling; (c) communications; and (d) other operational controls. 	<p>(3) Pour l'application des alinéas (2)a) et b), les types d'activité comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les mesures de contrôle de l'accès; b) la surveillance et les patrouilles; c) les communications; d) les autres mesures de contrôle opérationnel. 	<p>Types d'activités</p>
Locations	<p>(4) For the purposes of paragraphs (2)(a) and (b), the locations must include</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) public areas of the aerodrome; (b) areas of the aerodrome that are not public areas but are not restricted areas; and (c) restricted areas. 	<p>(4) Pour l'application des alinéas (2)a) et b), les endroits comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les parties de l'aérodrome destinées au public; b) les parties de l'aérodrome qui ne sont pas destinées au public mais qui ne sont pas des zones réglementées; c) les zones réglementées. 	<p>Endroits</p>
Requirement to submit	<p>366. The operator of an aerodrome must submit its menu of additional safeguards to the Minister for approval.</p>	<p>366. L'exploitant d'un aérodrome présente au ministre pour approbation son répertoire de mesures de protection supplémentaires.</p>	<p>Exigence de présenter</p>
Approval	<p>366.1 The Minister must approve a menu of additional safeguards submitted by the operator of an aerodrome if</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the menu meets the requirements of section 365; (b) the menu has been reviewed by an executive within the operator's organization who is responsible for security; (c) the additional safeguards can be implemented rapidly and consistently; (d) the additional safeguards are consistent with existing rights and freedoms; and (e) the additional safeguards can be implemented without compromising aviation security. 	<p>366.1 Le ministre approuve le répertoire de mesures de protection supplémentaires qui lui est présenté par l'exploitant d'un aérodrome si les conditions suivantes sont réunies :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le répertoire est conforme aux exigences de l'article 365; b) il a fait l'objet d'un examen par un membre de la direction de l'organisation de l'exploitant qui est responsable de la sûreté; c) les mesures de protection supplémentaires peuvent être rapidement et systématiquement mises en œuvre; d) elles sont compatibles avec les droits et libertés existants; e) elles peuvent être mises en œuvre sans compromettre la sûreté aérienne. 	<p>Approbation</p>
Amendments	<p>366.2 (1) The operator of an aerodrome may amend its menu of additional safeguards at any time, but must do so if</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the Minister informs the operator that there is a change in the threat environment that requires the addition or deletion of additional safeguards; 	<p>366.2 (1) L'exploitant d'un aérodrome peut modifier son répertoire de mesures de protection supplémentaires en tout temps, mais il est tenu de le modifier dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le ministre l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace qui exige l'ajout ou 	<p>Modifications</p>

	(b) the operator identifies a deficiency in the menu; or (c) a change is made in the aviation security provisions of the Act or in regulatory requirements and the change affects the additional safeguards.	la suppression de mesures de protection supplémentaires; b) l'exploitant décèle une lacune dans le répertoire; c) une modification est apportée aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne ou aux exigences réglementaires et cette modification a une incidence sur les mesures de protection supplémentaires.	
Requirement to consult	(2) If applicable, the operator of the aerodrome must consult its multi-agency advisory committee when amending its menu of additional safeguards.	(2) L'exploitant d'un aéroport consulte son comité consultatif multi-organismes lorsqu'il modifie son répertoire de mesures de protection supplémentaires, le cas échéant.	Exigence de consulter
Submission of amendment	(3) If the operator of the aerodrome amends its menu of additional safeguards, the operator must, as soon as possible, submit the amendment to the Minister for approval.	(3) S'il modifie son répertoire de mesures supplémentaires, l'exploitant de l'aéroport présente dès que possible la modification au ministre pour approbation.	Présentation d'une modification
Approval	(4) The Minister must approve the amendment if the conditions set out in section 366.1 continue to be met.	(4) Le ministre approuve la modification si les conditions prévues à l'article 366.1 continuent d'être respectées.	Approbation

Emergency Plans

367. (1) The operator of an aerodrome must establish an emergency plan that sets out the response procedures to be followed at the aerodrome for coordinated responses to the following emergencies:
(a) bomb threats;
(b) hijackings of aircraft; and
(c) other acts of unlawful interference with civil aviation.

(2) The response procedures must
(a) set out in detail the actions to be taken by the employees and contractors of the operator of the aerodrome and identify the responsibilities of all other persons or organizations involved, including, as applicable, the police, emergency response providers, air carriers, emergency coordination centre personnel and control tower or flight service station personnel;
(b) include detailed procedures for the evacuation of air terminal buildings;
(c) include detailed procedures for the search of air terminal buildings;
(d) include detailed procedures for the handling and disposal of a suspected bomb; and
(e) include detailed procedures for the detention on the ground of any aircraft involved in a bomb threat or hijacking.

Security Exercises

368. (1) The operator of an aerodrome must, at least once every two years, carry out an operations-based security exercise that
(a) tests the effectiveness of the operator's emergency plan in response to an act of unlawful

Plans d'urgence

367. (1) L'exploitant d'un aéroport établit un plan d'urgence qui prévoit la procédure d'intervention à suivre à l'aéroport pour des interventions coordonnées dans les urgences suivantes :

- a) les alertes à la bombe;
- b) les détournements d'aéronefs;
- c) les autres cas d'atteintes illicites à l'aviation civile.

(2) La procédure d'intervention :
a) prévoit, en détail, les mesures à prendre par les employés et les entrepreneurs de l'exploitant de l'aéroport et indique les responsabilités des autres personnes ou des autres organismes concernés, y compris, selon le cas, la police, les fournisseurs de services d'urgence, les transporteurs aériens, le personnel du centre de coordination des urgences et le personnel de la tour de contrôle ou de la station d'information de vol;
b) comprend la procédure détaillée pour l'évacuation des aéroports;
c) comprend la procédure détaillée pour la fouille des aéroports;
d) comprend la procédure détaillée pour la manipulation et la neutralisation des bombes présumées;
e) comprend la procédure détaillée pour la rétention au sol de tout aéronef visé par une alerte à la bombe ou un détournement.

Exercices de sûreté

368. (1) L'exploitant d'un aéroport tient, au moins une fois tous les deux ans, un exercice de sûreté fondés sur les opérations qui :
a) met à l'essai l'efficacité de son plan d'urgence en réponse à une atteinte illicite à l'aviation civile

Exigences du plan

Procédure d'intervention

Exercices de sûreté fondés sur les opérations

	interference with civil aviation and involves the persons and organizations referred to in the plan; and (b) tests the effectiveness of additional safeguards that the operator chooses from its menu of additional safeguards.	et requiert la participation des personnes et des organismes visés dans ce plan; b) met à l'essai l'efficacité de mesures de protection supplémentaires qu'il choisit parmi celles figurant dans son répertoire de mesures de protection supplémentaires.	
Equivalency	(2) If, in response to an aviation security incident, the Minister raises the AVSEC level for an aerodrome or any part of an aerodrome, the implementation of additional safeguards by the operator of the aerodrome counts as an operations-based security exercise for the purposes of subsection (1).	(2) Si le ministre augmente le niveau AVSEC pour un aérodrome ou toute partie de celui-ci en réponse à un incident visant la sûreté aérienne, la mise en œuvre de mesures de protection supplémentaires par l'exploitant de l'aérodrome est considérée, pour l'application du paragraphe (1), comme l'équivalent de la tenue d'un exercice de sûreté fondé sur les opérations.	Équivalence
Discussion-based security exercise	369. (1) The operator of an aerodrome must, at least once a year, carry out a discussion-based security exercise that (a) tests the effectiveness of the operator's emergency plan in response to an act of unlawful interference with civil aviation and involves the persons and organizations referred to in the plan; and (b) tests the effectiveness of additional safeguards that the operator chooses from its menu of additional safeguards.	369. (1) L'exploitant d'un aérodrome tient, au moins une fois par an, un exercice de sûreté fondé sur la discussion qui : a) met à l'essai l'efficacité de son plan d'urgence en réponse à une atteinte illicite à l'aviation civile et requiert la participation des personnes et des organismes visés dans ce plan; b) met à l'essai l'efficacité de mesures de protection supplémentaires qu'il choisit parmi celles figurant dans son répertoire de mesures de protection supplémentaires.	Exercices de sûreté fondés sur la discussion
Exception	(2) Despite subsection (1), the operator of an aerodrome is not required to carry out a discussion-based security exercise in any year in which it carries out an operations-based security exercise.	(2) Malgré le paragraphe (1), l'exploitant d'un aérodrome n'a pas à tenir un exercice de sûreté fondé sur la discussion dans l'année où il tient un exercice de sûreté fondé sur les opérations.	Exception
Notice	370. The operator of an aerodrome must give the Minister 60 days' notice of any security exercise that the operator plans to carry out.	370. L'exploitant d'un aérodrome donne au ministre un préavis de soixante jours de tout exercice de sûreté qu'il prévoit tenir.	Avis
<i>Records</i>		<i>Dossiers</i>	
Additional safeguards	371. (1) Each time additional safeguards are implemented at an aerodrome in order to mitigate heightened risk conditions related to aviation security, the operator of the aerodrome must create a record that includes (a) a description of the additional safeguards that were implemented; (b) an evaluation of the effectiveness of those additional safeguards; and (c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the implementation of those additional safeguards.	371. (1) Chaque fois que des mesures de protection supplémentaires sont mises en œuvre à un aérodrome pour atténuer un état de risque accru relatif à la sûreté aérienne, son exploitant crée un dossier qui comprend ce qui suit : a) la description des mesures de protection supplémentaires qui ont été mises en œuvre; b) l'évaluation de l'efficacité de ces mesures de protection supplémentaires; c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant la mise en œuvre de ces mesures de protection supplémentaires.	Mesures de protection supplémentaires
Emergencies	(2) Each time an emergency referred to in subsection 367(1) occurs at an aerodrome, the operator of the aerodrome must create a record that includes (a) a description of the emergency; (b) an evaluation of the effectiveness of the operator's emergency plan; and (c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the emergency.	(2) Chaque fois qu'une urgence visée au paragraphe 367(1) survient à un aérodrome, son exploitant crée un dossier qui comprend ce qui suit : a) la description de l'urgence; b) l'évaluation de l'efficacité du plan d'urgence de l'exploitant; c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant l'urgence.	Urgences

Exercices	<p>(3) Each time a security exercise is carried out at an aerodrome, the operator of the aerodrome must create a record that includes</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) an outline of the exercise scenario; (b) an evaluation of the effectiveness of the exercise; and (c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the exercise. 	<p>(3) Chaque fois qu'un exercice de sûreté est tenu à un aéroport, son exploitant crée un dossier qui comprend ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les grandes lignes du scénario de l'exercice; b) l'évaluation de l'efficacité de l'exercice; c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant l'exercice. 	Exercices
<i>Corrective Actions</i>		<i>Mesures correctives</i>	
Corrective actions	<p>372. Subject to section 373, the operator of an aerodrome must immediately take corrective actions to address a vulnerability that contributes to a heightened aviation security risk at the aerodrome and that</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) is identified to the operator by the Minister; or (b) is identified by the operator. 	<p>372. Sous réserve de l'article 373, l'exploitant d'un aéroport prend immédiatement des mesures correctives pour faire face à une vulnérabilité qui contribue à un risque accru visant la sûreté aérienne à l'aéroport et qui, selon le cas :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) est portée à son attention par le ministre; b) est décelée par l'exploitant. 	Mesures correctives
Corrective action plan	<p>373. If a corrective action to be taken by the operator of an aerodrome under section 372 involves a phased approach, the operator must include in its airport security program a corrective action plan that sets out</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the nature of the vulnerability to be addressed; (b) a rationale for the phased approach; and (c) a timetable setting out when each phase of the corrective action plan will be completed. 	<p>373. Si une mesure corrective à prendre par l'exploitant d'un aéroport en application de l'article 372 comporte une approche par étapes, celui-ci joint, à son programme de sûreté aéroportuaire, un plan de mesures correctives qui prévoit les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la nature de la vulnérabilité à traiter; b) une justification de l'approche par étapes; c) un échéancier qui prévoit quand chaque étape du plan sera terminée. 	Plan de mesures correctives
<i>Primary Security Line Partners</i>		<i>Partenaires de la première ligne de sûreté</i>	
Provision of information to operator of aerodrome	<p>374. (1) For the purpose of supporting the establishment and implementation of an airport security program by the operator of an aerodrome, a primary security line partner at the aerodrome must, on reasonable notice given by the operator, provide the operator with</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) information respecting the measures, procedures and processes that the partner has in place at the aerodrome to protect the security of restricted areas and to prevent breaches of the primary security line; and (b) a document that <ul style="list-style-type: none"> (i) describes each area on the aerodrome's primary security line that is occupied by the partner, (ii) indicates the location of each restricted area access point in those areas, and (iii) describes those restricted area access points. 	<p>374. (1) Afin d'appuyer l'établissement et la mise en œuvre d'un programme de sûreté aéroportuaire par l'exploitant d'un aéroport, tout partenaire de la première ligne de sûreté à l'aéroport fournit à l'exploitant, sur préavis raisonnable de celui-ci :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) des renseignements sur les mesures, les procédures et les processus qu'il a mis en place à l'aéroport pour assurer la sûreté des zones réglementées et empêcher les atteintes à la sûreté à la première ligne de sûreté; b) un document qui : <ul style="list-style-type: none"> (i) décrit chaque zone sur la première ligne de sûreté de l'aéroport qu'il occupe, (ii) indique où est situé, dans ces zones, chaque point d'accès aux zones réglementées, (iii) décrit ces points d'accès. 	Renseignements fournis à l'exploitant de l'aéroport
Provision of information to Minister	<p>(2) The primary security line partner must provide the Minister with the information and the document on reasonable notice given by the Minister.</p> <p>[375 to 379 reserved]</p>	<p>(2) Il fournit les renseignements et le document au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.</p> <p>[375 à 379 réservés]</p>	Renseignements fournis au ministre
<i>Disclosure of Information</i>		<i>Communication de renseignements</i>	
Prohibition	<p>380. A person other than the Minister must not disclose security-sensitive information that is</p>	<p>380. Il est interdit à toute personne autre que le ministre de communiquer des renseignements</p>	Interdiction

created or used under this Division unless the disclosure is required by law or is necessary to comply or facilitate compliance with the aviation security provisions of the Act, regulatory requirements or the requirements of an emergency direction.

28. Division 3 of Part 6 of the Regulations is replaced by the following:

DIVISION 3

AVSEC LEVELS

Overview

415. This Division sets out requirements respecting the implementation of additional safeguards in the event of heightened risk conditions.

AVSEC Level Requirements

416. If the AVSEC level is raised or maintained above level 1 for an aerodrome or any part of an aerodrome, the operator of the aerodrome must immediately take the following actions:

- (a) determine which additional safeguards are likely to mitigate the heightened risk condition;
- (b) notify any persons or organizations that have aviation security roles and responsibilities at the aerodrome and are affected by the heightened risk condition;
- (c) implement or continue to implement the additional safeguards; and
- (d) notify the Minister of the additional safeguards that are being or will be implemented.

417. When the AVSEC level is lowered for an aerodrome or any part of an aerodrome, the operator of the aerodrome must immediately notify the persons and organizations that were notified under paragraph 416(b).

418. For greater certainty, nothing in these Regulations authorizes the operator of an aerodrome to implement additional safeguards that are inconsistent with the operator's legal powers and obligations.

[419 and 420 reserved]

29. The heading before section 424 of the Regulations is replaced by the following:

Security Official

30. The reference "[426 to 430 reserved]" after section 425 of the Regulations is replaced by the following:

Aerodrome Security Personnel

426. (1) The operator of an aerodrome must ensure that a member of the aerodrome security

délicats relatifs à la sûreté qui sont créés ou utilisés sous le régime de la présente section, sauf si la communication est exigée par la loi ou est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne, aux exigences réglementaires ou aux exigences d'une directive d'urgence, ou pour en faciliter la conformité.

28. La section 3 de la partie 6 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

SECTION 3

NIVEAUX AVSEC

Aperçu

415. La présente section prévoit les exigences visant la mise en œuvre de mesures de protection supplémentaires lorsque surviennent des états de risque accru.

Exigences visant les niveaux AVSEC

416. Si le niveau AVSEC est augmenté ou maintenu à un niveau supérieur au niveau 1 pour un aéroport ou toute partie de celui-ci, l'exploitant de l'aéroport prend immédiatement les mesures suivantes :

- a) établir les mesures de protection supplémentaires qui sont susceptibles d'atténuer l'état de risque accru;
- b) aviser les personnes et les organismes qui ont des rôles et des responsabilités en matière de sûreté aérienne à l'aéroport et qui sont touchés par l'état de risque accru;
- c) mettre en œuvre les mesures de protection supplémentaires ou continuer de les mettre en œuvre;
- d) aviser le ministre des mesures de protection supplémentaires qui sont ou seront mises en œuvre.

417. Lorsque le niveau AVSEC est abaissé pour un aéroport ou toute partie de celui-ci, l'exploitant de l'aéroport avise immédiatement les personnes et les organismes qui ont été avisés en application de l'alinéa 416b).

418. Il est entendu que rien dans le présent règlement n'autorise l'exploitant d'un aéroport à mettre en œuvre des mesures de protection supplémentaires qui ne sont pas compatibles avec ses pouvoirs et obligations juridiques.

[419 et 420 réservés]

29. L'intertitre précédant l'article 424 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Responsables de la sûreté

30. La mention « [426 à 430 réservés] » qui suit l'article 425 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Personnel de sûreté de l'aéroport

426. (1) L'exploitant d'un aéroport veille à ce que les membres du personnel de sûreté de

Division overview

Additional safeguards

Notification

Legal powers and obligations

Initial training

Aperçu de la section

Mesures de protection supplémentaires

Avis

Pouvoirs et obligations juridiques

Formation initiale

personnel does not carry out an aerodrome-related security role or responsibility at the aerodrome unless the member has received initial training in relation to that role or responsibility.

Training elements

(2) Initial training for aerodrome security personnel must include instruction and evaluation in relation to the topics set out below that are relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel:

- (a) international instruments respecting aviation security, the aviation security provisions of the Act and regulatory requirements;
- (b) the security controls and procedures at the aerodrome where the personnel are employed;
- (c) systems and equipment at the aerodrome;
- (d) an overview of threats to aviation security and acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation;
- (e) the recognition of goods that are listed or described in TP 14628 or that pose an immediate threat to aviation security; and
- (f) the actions to be taken by the personnel in response to a threat to aviation security or an act or attempted act of unlawful interference with civil aviation.

l'aérodrome n'y remplissent que les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome pour lesquels ils ont reçu la formation initiale.

(2) La formation initiale du personnel de sûreté de l'aérodrome comprend l'enseignement et l'évaluation portant sur les sujets ci-après qui concernent ses rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome :

- a) les instruments internationaux visant la sûreté aérienne, les dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et les exigences réglementaires;
- b) les mesures de contrôle et la procédure relatives à la sûreté à l'aérodrome où le personnel est employé;
- c) les systèmes et les équipements à l'aérodrome;
- d) un aperçu des menaces visant la sûreté aérienne et des atteintes illicites et des tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile;
- e) la reconnaissance des biens qui sont énumérés ou décrits dans la TP 14628 ou qui présentent un danger immédiat pour la sûreté aérienne;
- f) les mesures à prendre par le personnel en réponse à une menace visant la sûreté aérienne ou à une atteinte illicite ou à une tentative d'atteinte illicite à l'aviation civile.

Éléments de la formation

Grandfathering

(3) Aerodrome security personnel who are employed at the aerodrome on the day on which this section comes into force are exempted from initial training in relation to any topic for which they have already received training.

(3) Le personnel de sûreté de l'aérodrome qui est employé à l'aérodrome à la date d'entrée en vigueur du présent article est exempté de la formation initiale portant sur les sujets sur lesquels il a déjà reçu la formation.

Droits acquis

Follow-up training

427. (1) The operator of an aerodrome must ensure that aerodrome security personnel receive follow-up training when any of the following circumstances arise:

- (a) a change is made in the aviation security provisions of the Act or in regulatory requirements and the change is relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel;
- (b) a change is made in the security controls and procedures at the aerodrome where the personnel are employed and the change is relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel;
- (c) a new or modified action is to be taken by the personnel in response to a threat to aviation security or an act or attempted act of unlawful interference with civil aviation; and
- (d) a significant risk or an emerging trend in aviation security is identified to the operator by the Minister and the risk or trend is relevant to the aerodrome-related security roles and responsibilities of the personnel.

427. (1) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que le personnel de sûreté de l'aérodrome reçoive de la formation d'appoint dans les cas suivants :

- a) une modification est apportée aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne ou aux exigences réglementaires et elle concerne les rôles et responsabilités du personnel visant la sûreté de l'aérodrome;
- b) une modification est apportée aux mesures de contrôle et à la procédure relatives à la sûreté à l'aérodrome où le personnel est employé et elle concerne les rôles et responsabilités de celui-ci visant la sûreté de l'aérodrome;
- c) une nouvelle mesure ou une mesure modifiée doivent être prises par le personnel en réponse à une menace visant la sûreté aérienne ou à une atteinte illicite ou à une tentative d'atteinte illicite à l'aviation civile;
- d) un risque important ou une tendance émergente visant la sûreté aérienne sont portés à l'attention de l'exploitant par le ministre et ils concernent les rôles et responsabilités du personnel visant la sûreté de l'aérodrome.

Formation d'appoint

Follow-up training

(2) The operator of an aerodrome must ensure that a member of the aerodrome security personnel receives follow-up training when the Minister or the operator identifies a shortcoming in the member's performance when the member is carrying out security controls or following security procedures at the aerodrome.

(2) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que tout membre du personnel de sûreté de l'aérodrome reçoive de la formation d'appoint lorsque le ministre ou l'exploitant relève une insuffisance dans le rendement du membre lors de l'exécution des mesures de contrôle, ou du suivi de la procédure relative à la sûreté, à l'aérodrome.

Formation d'appoint

Training elements	<p>(3) Follow-up training must include</p> <p>(a) a review of any initial-training element related to the circumstance set out in subsection (1) or (2) that gave rise to the follow-up training; and</p> <p>(b) instruction and evaluation in relation to that circumstance.</p>	<p>(3) La formation d'appoint comprend :</p> <p>a) l'examen de tout élément de la formation initiale se rapportant au cas qui est prévu aux paragraphes (1) ou (2) et qui a donné lieu à la formation d'appoint;</p> <p>b) l'enseignement et l'évaluation portant sur ce cas.</p>	Éléments de la formation
On-the-job training	<p>428. If, at an aerodrome, the initial or follow-up training of aerodrome security personnel includes on-the-job training, the operator of the aerodrome must ensure that the on-the-job training is provided by a person who has received that same training or has significant experience working as a member of the aerodrome security personnel at an aerodrome listed in Schedule 1, 2 or 3.</p>	<p>428. Si, à un aéroport, la formation initiale ou la formation d'appoint du personnel de sûreté de l'aéroport comprend de la formation sur le tas, l'exploitant de l'aéroport veille à ce que la personne qui donne la formation sur le tas ait reçu cette même formation ou possède une expérience de travail substantielle, à un aéroport énuméré aux annexes 1, 2 ou 3, en tant que membre du personnel de sûreté de l'aéroport.</p>	Formation sur le tas
Training records	<p>429. (1) The operator of an aerodrome must ensure that, for each individual who receives training in accordance with section 426 or 427, there is a training record that includes</p> <p>(a) the individual's employee group or contractor group, if applicable, and a description of the individual's aerodrome-related security roles and responsibilities;</p> <p>(b) a description of all the training that the individual has received in accordance with section 426 or 427; and</p> <p>(c) evaluation results for all the training that the individual has received in accordance with section 426 or 427.</p>	<p>429. (1) L'exploitant d'un aéroport veille à ce que, pour chaque personne physique qui reçoit de la formation conformément aux articles 426 ou 427, il y ait un dossier de formation qui comprend :</p> <p>a) le groupe d'employés ou d'entrepreneurs de la personne, le cas échéant, et la description de ses rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroport;</p> <p>b) la description de toute la formation que la personne a reçue conformément aux articles 426 ou 427;</p> <p>c) les résultats des évaluations de toute la formation que la personne a reçue conformément aux articles 426 ou 427.</p>	Dossiers de formation
Record keeping	<p>(2) The operator of the aerodrome must keep the training record for at least two years.</p>	<p>(2) Il conserve le dossier de formation au moins deux ans.</p>	Conservation des dossiers
Ministerial access	<p>(3) The operator of the aerodrome must make the training record available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.</p> <p>[430 reserved]</p> <p>31. Sections 432 and 433 of the Regulations are replaced by the following:</p>	<p>(3) Il le met à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.</p> <p>[430 réservé]</p> <p>31. Les articles 432 et 433 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :</p>	Accès ministériel
Passenger screening facilities	<p>432. The operator of an aerodrome must make facilities available for passenger screening checkpoints and must make at least one facility available for the private screening of passengers.</p>	<p>432. L'exploitant d'un aéroport prévoit des installations pour des points de contrôle des passagers et au moins une installation pour le contrôle des passagers en privé.</p>	Installations pour le contrôle des passagers
False declaration notice	<p>433. (1) The operator of an aerodrome must post a notice at each passenger screening checkpoint stating that it is an offence for a person at the aerodrome to falsely declare</p> <p>(a) that the person is carrying a weapon, an explosive substance, an incendiary device or any other item that could be used to jeopardize the security of an aerodrome or aircraft, or that such an item is contained in goods in the person's possession or control or in goods that the person has tendered or is tendering for screening or transportation; or</p> <p>(b) that another person who is at an aerodrome or on board an aircraft is carrying a weapon, an explosive substance, an incendiary device or any other item that could be used to jeopardize the security of an aerodrome or aircraft, or that such an item is contained in goods in the other person's</p>	<p>433. (1) L'exploitant d'un aéroport affiche à chaque point de contrôle des passagers un avis qui interdit à toute personne à l'aéroport de faire de fausses déclarations en prétendant :</p> <p>a) qu'elle a en sa possession une arme, une substance explosive, un engin incendiaire ou un autre article qui pourrait être utilisé pour compromettre la sûreté d'un aéroport ou d'un aéronef ou qu'un tel objet se trouve dans les biens en sa possession ou sous sa garde ou dans les biens qu'elle a présentés ou est en voie de présenter pour le contrôle ou le transport;</p> <p>b) qu'une autre personne qui se trouve à un aéroport ou est à bord d'un aéronef a en sa possession une arme, une substance explosive, un engin incendiaire ou un autre article qui pourrait être utilisé pour compromettre la sûreté d'un</p>	Avis relatifs aux fausses déclarations

	possession or control or in goods that the other person has tendered or is tendering for screening or transportation.	aérodrome ou d'un aéronef ou qu'un tel objet se trouve dans les biens en la possession ou sous la garde de cette autre personne ou dans les biens que cette autre personne a présentés ou est en voie de présenter pour le contrôle ou le transport.	
Official languages	(2) The notice must be clearly visible and be in at least both official languages.	(2) L'avis doit être clairement visible et être dans au moins les deux langues officielles.	Langues officielles
	32. Section 435 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following: <i>Screening of Checked Baggage</i>	32. L'article 435 du même règlement et l'inter-titre le précédant sont remplacés par ce qui suit : <i>Contrôle des bagages enregistrés</i>	
Checked baggage screening facilities	435. The operator of an aerodrome must make facilities available for the screening of checked baggage and baggage intended to be checked baggage.	435. L'exploitant d'un aéroport prévoit des installations pour le contrôle des bagages enregistrés et des bagages destinés à devenir des bagages enregistrés.	Installations pour le contrôle des bagages enregistrés
	33. Section 449 of the Regulations is replaced by the following:	33. L'article 449 du même règlement est remplacé par ce qui suit :	
Prohibition	449. (1) If a person has been given notice, orally, in writing or by a sign, that access to a part of an aerodrome is prohibited or is limited to authorized persons, the person must not enter or remain in that part of the aerodrome without authorization.	449. (1) Il est interdit d'entrer ou de demeurer sans autorisation dans une partie d'un aéroport à toute personne qui a reçu un avis, que ce soit oralement, par écrit ou au moyen d'un panneau, indiquant que l'accès à cette partie est interdit ou restreint aux personnes autorisées.	Interdiction
Restricted areas	(2) The operator of an aerodrome may authorize a person to enter or remain in a restricted area if the requirements of Divisions 6 and 7 are met.	(2) L'exploitant d'un aéroport peut permettre à toute personne d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée si les exigences des sections 6 et 7 sont respectées.	Zones réglementées
Non-public areas other than restricted areas	(3) The operator of an aerodrome may authorize a person to enter or remain in a part of the aerodrome that is not a public area but is not a restricted area if the safety of the aerodrome, persons at the aerodrome and aircraft is not jeopardized.	(3) L'exploitant d'un aéroport peut permettre à toute personne d'entrer ou de demeurer dans une partie de l'aéroport qui n'est pas destinée au public mais qui n'est pas une zone réglementée si la sécurité de l'aéroport, des personnes à l'aéroport et des aéronefs n'est pas compromise.	Zones qui ne sont pas destinées au public autres que des zones réglementées
Non-public areas other than restricted areas	(4) A lessee at an aerodrome who has the use of, or is responsible for, a part of the aerodrome that is not a public area but is not a restricted area may authorize a person to enter or remain in that part of the aerodrome if the safety of the aerodrome, persons at the aerodrome and aircraft is not jeopardized.	(4) Tout locataire à un aéroport ayant l'utilisation d'une partie d'un aéroport qui n'est pas destinée au public mais qui n'est pas une zone réglementée, ou ayant la responsabilité de cette partie, peut permettre à toute personne d'y entrer ou d'y demeurer si la sécurité de l'aéroport, des personnes à l'aéroport et des aéronefs n'est pas compromise.	Zones qui ne sont pas destinées au public autres que des zones réglementées
	34. Subsection 452(2) of the Regulations is replaced by the following:	34. Le paragraphe 452(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :	
Pilot's licence	(2) A pilot's licence issued under the <i>Canadian Aviation Regulations</i> is a document of entitlement for a restricted area that is used by general aviation, if the holder of the licence also holds a valid medical certificate of a category that is appropriate for that licence and (a) is acting in the course of their employment; or (b) requires access to an aircraft that they own or operate.	(2) La licence de pilote délivrée sous le régime du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> est un document d'autorisation pour les zones réglementées utilisées par l'aviation générale si son titulaire est aussi titulaire d'un certificat médical valide de la catégorie propre à la licence et si, selon le cas : a) il agit dans le cadre de son emploi; b) il a besoin d'avoir accès à un aéronef dont il est le propriétaire ou qu'il exploite.	Licence de pilote
	35. Division 8 of Part 6 of the Regulations is replaced by the following:	35. La section 8 de la partie 6 du même règlement est remplacée par ce qui suit :	

DIVISION 8

SECTION 8

AIRPORT SECURITY PROGRAMS

PROGRAMMES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE

Overview

Aperçu

Division overview	<p>453. This Division sets out the regulatory framework for promoting a comprehensive, coordinated and integrated approach to airport security. The processes required under this Division are intended to facilitate the establishment and implementation of effective airport security programs that reflect the circumstances of each aerodrome.</p>	<p>453. La présente section prévoit le cadre réglementaire pour promouvoir une approche globale, coordonnée et intégrée de la sûreté aéroportuaire. Les processus exigés par la présente section sont destinés à faciliter l'établissement et la mise en œuvre de programmes de sûreté aéroportuaire qui sont efficaces et qui sont adaptés aux circonstances de chaque aéroport.</p>	Aperçu de la section
<i>Interpretation</i>		<i>Interprétation</i>	
Processes and procedures	<p>454. For greater certainty, any reference to a process in this Division includes the procedures, if any, that are necessary to implement that process.</p>	<p>454. Il est entendu que, dans la présente section, la mention de processus comprend la procédure nécessaire pour le mettre en œuvre, le cas échéant.</p>	Processus et procédure
<i>Airport Security Program Requirements</i>		<i>Exigences du programme de sûreté aéroportuaire</i>	
Requirement to establish and implement	<p>455. (1) The operator of an aerodrome must establish and implement an airport security program.</p>	<p>455. (1) L'exploitant d'un aéroport établi et met en œuvre un programme de sûreté aéroportuaire.</p>	Exigence — établissement et mise en œuvre
Program requirements	<p>(2) As part of its airport security program, the operator of an aerodrome must</p> <p>(a) define and document the aerodrome-related security roles and responsibilities assigned to each of the operator's employee groups and contractor groups;</p> <p>(b) communicate the information referred to in paragraph (a) to the employees and contractors in those groups;</p> <p>(c) have a security policy statement that establishes an overall commitment and direction for aerodrome security and sets out the operator's security objectives;</p> <p>(d) communicate the security policy statement in an accessible manner to all persons who are employed at the aerodrome or who require access to the aerodrome in the course of their employment;</p> <p>(e) establish and implement a process for responding to aerodrome-related security incidents and breaches in a coordinated manner that is intended to minimize their impact;</p> <p>(f) establish and implement a security awareness program that promotes a culture of security vigilance and awareness among the following persons:</p> <p style="margin-left: 20px;">(i) persons who are employed at the aerodrome,</p> <p style="margin-left: 20px;">(ii) crew members who are based at the aerodrome, and</p> <p style="margin-left: 20px;">(iii) persons, other than crew members, who require access to the aerodrome in the course of their employment;</p> <p>(g) assess risk information and disseminate it within the operator's organization for the purpose of informed decision-making about aviation security;</p> <p>(h) establish and implement a process for receiving, retaining, disclosing and disposing of sensitive information respecting aviation security in order to protect the information from unauthorized access;</p>	<p>(2) Dans le cadre de son programme de sûreté aéroportuaire, l'exploitant d'un aéroport est tenu :</p> <p>a) de définir et de documenter les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroport qui sont assignés à chaque groupe de ses employés et de ses entrepreneurs;</p> <p>b) de communiquer les renseignements visés à l'alinéa a) aux employés et aux entrepreneurs de ces groupes;</p> <p>c) de disposer d'un énoncé de politique en matière de sûreté qui établit une orientation et un engagement généraux en matière de sûreté à l'aéroport et qui fixe les objectifs de sûreté de l'exploitant;</p> <p>d) de communiquer l'énoncé de politique en matière de sûreté d'une manière accessible aux personnes qui sont employées à l'aéroport ou qui ont besoin d'y avoir accès dans le cadre de leur emploi;</p> <p>e) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour répondre aux incidents et aux infractions visant la sûreté de l'aéroport d'une manière coordonnée qui est destinée à minimiser leur incidence;</p> <p>f) d'établir et de mettre en œuvre un programme de sensibilisation à la sûreté qui encourage une culture de vigilance et de sensibilisation à l'égard de la sûreté chez les personnes suivantes :</p> <p style="margin-left: 20px;">(i) les personnes qui sont employées à l'aéroport,</p> <p style="margin-left: 20px;">(ii) les membres d'équipage qui sont basés à l'aéroport,</p> <p style="margin-left: 20px;">(iii) les personnes, autres que les membres d'équipage, qui ont besoin d'avoir accès à l'aéroport dans le cadre de leur emploi;</p> <p>g) d'évaluer les renseignements sur les risques et de les diffuser à l'intérieur de son organisation en vue de la prise de décisions éclairées en matière de sûreté aérienne;</p> <p>h) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour recevoir, conserver, communiquer et éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté</p>	Exigences — programme

- (i) identify sensitive information respecting aviation security and receive, retain, disclose and dispose of sensitive information respecting aviation security in a manner that protects the information from unauthorized access;
- (j) disclose sensitive information respecting aviation security to the following persons if they have been assigned aerodrome-related security roles and responsibilities and require the information to carry out those roles and responsibilities:
 - (i) persons who are employed at the aerodrome, and
 - (ii) persons who require access to the aerodrome in the course of their employment;
- (k) have a current scale map of the aerodrome that identifies all restricted areas, security barriers and restricted area access points; and
- (l) document how the operator achieves compliance with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator.

- aérienne, dans le but de les protéger contre l'accès non autorisé;
- i) d'indiquer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne et de recevoir, de conserver, de communiquer et d'éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne d'une manière visant à les protéger contre l'accès non autorisé;
- j) de communiquer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne aux personnes ci-après qui en ont besoin pour remplir les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome qui leur ont été assignés :
 - (i) les personnes qui sont employées à l'aérodrome,
 - (ii) les personnes qui ont besoin d'y avoir accès dans le cadre de leur emploi;
- k) d'avoir une carte à l'échelle de l'aérodrome qui est à jour et qui indique les zones réglementées, les enceintes de sûreté et les points d'accès aux zones réglementées;
- l) de documenter la manière dont il satisfait aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui.

Other program requirements

- (3) The following also form part of the airport security program:
- (a) the security official referred to in section 425;
 - (b) the aerodrome security personnel training referred to in sections 426 and 427;
 - (c) the security committee or other working group or forum referred to in section 458;
 - (d) if applicable, the airport security risk assessment referred to in section 461;
 - (e) if applicable, the strategic airport security plan referred to in section 466;
 - (f) the menu of additional safeguards referred to in section 472;
 - (g) the emergency plan referred to in section 474; and
 - (h) the security exercises referred to in sections 475 and 476.

- (3) Font également partie du programme de sûreté aéroportuaire :
- a) le responsable de la sûreté visé à l'article 425;
 - b) la formation du personnel de sûreté de l'aérodrome qui est visée aux articles 426 et 427;
 - c) le comité de sûreté ou l'autre groupe de travail ou forum visés à l'article 458;
 - d) le cas échéant, l'évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire qui est visée à l'article 461;
 - e) le cas échéant, le plan stratégique de sûreté aéroportuaire visé à l'article 466;
 - f) le répertoire de mesures de protection supplémentaires visé à l'article 472;
 - g) le plan d'urgence visé à l'article 474;
 - h) les exercices de sûreté visés aux articles 475 et 476.

Autres exigences — programme

Documentation

- 456.** (1) The operator of an aerodrome must
- (a) keep documentation related to its menu of additional safeguards and any amendment to it for at least five years;
 - (b) if applicable, keep documentation related to its airport security risk assessment and any review of it for at least five years;
 - (c) if applicable, keep documentation related to its strategic airport security plan and any amendment to it for at least five years; and
 - (d) keep all other documentation related to its airport security program for at least two years.

- 456.** (1) L'exploitant d'un aérodrome conserve :
- a) pendant au moins cinq ans, la documentation relative à son répertoire de mesures de protection supplémentaires et à toute modification de celui-ci;
 - b) pendant au moins cinq ans, la documentation relative à son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire, le cas échéant, et à tout examen de celle-ci;
 - c) pendant au moins cinq ans, la documentation relative à son plan stratégique de sûreté aéroportuaire, le cas échéant, et à toute modification de celui-ci;
 - d) pendant au moins deux ans, toute autre documentation relative à son programme de sûreté aéroportuaire.

Documentation

Ministerial access

- (2) The operator of the aerodrome must make the documentation available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.

- (2) Il met la documentation à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.

Accès ministériel

Requirement to amend	<p>457. The operator of an aerodrome must amend its airport security program if the operator identifies, at the aerodrome, an aviation security risk that is not addressed by the program.</p>	<p>457. L'exploitant d'un aéroport modifie son programme de sûreté aéroportuaire lorsqu'il décèle, à l'aéroport, un risque visant la sûreté aérienne dont le programme ne traite pas.</p>	Exigence — modification
	<i>Security Committee</i>	<i>Comité de sûreté</i>	
Security committee	<p>458. (1) The operator of an aerodrome must have a security committee or other working group or forum that</p> <p>(a) advises the operator on the development of controls and processes that are necessary at the aerodrome in order to comply with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator;</p> <p>(b) helps coordinate the implementation of the controls and processes that are necessary at the aerodrome in order to comply with the aviation security provisions of the Act and the regulatory requirements that apply to the operator; and</p> <p>(c) promotes the sharing of information respecting the airport security program.</p> <p>(2) The operator of the aerodrome must manage the security committee or other working group or forum in accordance with written terms of reference that</p> <p>(a) identify its membership; and</p> <p>(b) define the roles and responsibilities of each member.</p>	<p>458. (1) L'exploitant d'un aéroport dispose d'un comité de sûreté, ou d'un autre groupe de travail ou forum, qui :</p> <p>a) le conseille sur l'élaboration des mesures de contrôle et des processus nécessaires à l'aéroport pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui;</p> <p>b) aide à coordonner la mise en œuvre des mesures de contrôle et des processus nécessaires à l'aéroport pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui;</p> <p>c) favorise le partage de renseignements concernant le programme de sûreté aéroportuaire.</p> <p>(2) Il administre le comité de sûreté ou l'autre groupe de travail ou forum conformément à un mandat écrit qui :</p> <p>a) en indique les membres;</p> <p>b) définit les rôles et responsabilités de chacun d'eux.</p>	Comité de sûreté
Terms of reference	<p>(3) The operator of the aerodrome must keep records of the activities and decisions of the security committee or other working group or forum.</p>	<p>(3) Il tient des dossiers sur les activités et les décisions du comité de sûreté ou de l'autre groupe de travail ou forum.</p>	Mandat
Records	<p><i>Requirements that Apply only if an Amendment to Schedule 3 or a Ministerial Order is made:</i></p> <p><i>Airport Security Risk Assessments and Strategic Airport Security Plans</i></p>	<p><i>Exigences qui s'appliquent seulement lorsque l'annexe 3 a été modifiée ou qu'un arrêté ministériel a été pris : Évaluations des risques visant la sûreté aéroportuaire et plans stratégiques de sûreté aéroportuaire</i></p>	Dossiers
Application	<p>459. (1) Subject to section 460, sections 461 to 471 apply to the operator of an aerodrome if</p> <p>(a) the Governor in Council makes an aviation security regulation adding an asterisk in Schedule 3 after the name of the aerodrome; or</p> <p>(b) the Minister makes an order stating that sections 461 to 471 apply to the operator.</p>	<p>459. (1) Sous réserve de l'article 460, les articles 461 à 471 s'appliquent à l'exploitant d'un aéroport dans les cas suivants :</p> <p>a) le gouverneur en conseil prend un règlement sur la sûreté aérienne qui ajoute à l'annexe 3 un astérisque suivant le nom de l'aéroport;</p> <p>b) le ministre prend un arrêté prévoyant que les articles 461 à 471 s'appliquent à l'exploitant.</p>	Application
Minister's authority	<p>(2) The Minister is authorized to make orders stating that sections 461 to 471 apply to operators of aerodromes listed in Schedule 3.</p>	<p>(2) Le ministre est autorisé à prendre des arrêtés prévoyant que les articles 461 à 471 s'appliquent aux exploitants des aéroports énumérés à l'annexe 3.</p>	Autorité du ministre
Transition	<p>460. (1) Sections 461 and 462 do not apply to the operator of an aerodrome until the day that is 10 months after the earlier of</p> <p>(a) the day on which an aviation security regulation adding an asterisk in Schedule 3 after the name of the aerodrome comes into force, and</p> <p>(b) the day on which a ministerial order stating that sections 461 to 471 apply to the operator comes into force.</p>	<p>460. (1) Les articles 461 et 462 ne s'appliquent à l'exploitant d'un aéroport qu'à compter de l'expiration des dix mois suivant la première des dates suivantes :</p> <p>a) la date à laquelle entre en vigueur un règlement sur la sûreté aérienne qui ajoute à l'annexe 3 un astérisque suivant le nom de l'aéroport;</p> <p>b) la date à laquelle entre en vigueur un arrêté ministériel prévoyant que les articles 461 à 471 s'appliquent à l'exploitant.</p>	Transition

Transition	<p>(2) Sections 466 and 468 do not apply to the operator of an aerodrome until the day that is 22 months after the earlier of</p> <p>(a) the day on which an aviation security regulation adding an asterisk in Schedule 3 after the name of the aerodrome comes into force, and</p> <p>(b) the day on which a ministerial order stating that sections 461 to 471 apply to the operator comes into force.</p>	<p>(2) Les articles 466 et 468 ne s'appliquent à l'exploitant d'un aéroport qu'à compter de la date d'expiration des vingt-deux mois suivant la première des dates suivantes :</p> <p>a) la date à laquelle entre en vigueur un règlement sur la sûreté aérienne qui ajoute à l'annexe 3 un astérisque suivant le nom de l'aéroport;</p> <p>b) la date à laquelle entre en vigueur un arrêté ministériel prévoyant que les articles 461 à 471 s'appliquent à l'exploitant.</p>	Transition
Airport security risk assessments	<p>461. The operator of an aerodrome must have an airport security risk assessment that identifies, assesses and prioritizes aviation security risks and that includes the following elements:</p> <p>(a) a threat assessment that evaluates the probability that aviation security incidents will occur at the aerodrome;</p> <p>(b) a criticality assessment that prioritizes the areas, assets, infrastructure and operations at or associated with the aerodrome that most require protection from acts and attempted acts of unlawful interference with civil aviation;</p> <p>(c) a vulnerability assessment that considers the extent to which the areas, assets, infrastructure and operations at or associated with the aerodrome are susceptible to loss or damage and that evaluates this susceptibility in the context of the threat assessment; and</p> <p>(d) an impact assessment that, at a minimum, measures the consequences of an aviation security incident or potential aviation security incident in terms of</p> <p>(i) a decrease in public safety and security,</p> <p>(ii) financial and economic loss, and</p> <p>(iii) a loss of public confidence.</p>	<p>461. L'exploitant d'un aéroport dispose d'une évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire qui décèle, évalue, et classe par ordre de priorité, les risques visant la sûreté aérienne et qui comprend les éléments suivants :</p> <p>a) une évaluation de la menace qui évalue la probabilité que des incidents visant la sûreté aérienne surviennent à l'aéroport;</p> <p>b) une évaluation de la criticité qui classe par ordre de priorité les zones, l'actif, les activités et l'infrastructure à l'aéroport ou qui sont rattachés à celui-ci et qui requièrent le plus d'être protégés contre les atteintes ou les tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile;</p> <p>c) une évaluation de la vulnérabilité qui tient compte de la mesure dans laquelle les zones, l'actif, les activités et l'infrastructure à l'aéroport ou qui sont rattachés à celui-ci peuvent subir des pertes ou des dommages, et qui évalue cette possibilité dans le contexte de l'évaluation de la menace;</p> <p>d) une évaluation des incidences qui mesure, à tout le moins, les conséquences d'un incident ou d'un incident potentiel visant la sûreté aérienne relativement à ce qui suit :</p> <p>(i) une baisse de la sécurité et de la sûreté publiques,</p> <p>(ii) des pertes financières et économiques,</p> <p>(iii) une perte de confiance du public.</p>	Évaluations des risques visant la sûreté aéroportuaire
Submission for approval	<p>462. The operator of an aerodrome must submit its airport security risk assessment to the Minister for approval, and must submit a new airport security risk assessment to the Minister within five years after the date of the most recent approval.</p>	<p>462. L'exploitant d'un aéroport présente son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire au ministre pour approbation et il lui présente, dans les cinq ans qui suivent la date de l'approbation la plus récente, une nouvelle évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire.</p>	Présentation pour approbation
Requirement to consult	<p>463. The operator of an aerodrome must consult its security committee or other working group or forum when the operator is</p> <p>(a) preparing its airport security risk assessment for submission to the Minister for approval; and</p> <p>(b) conducting a review of its airport security risk assessment.</p>	<p>463. L'exploitant d'un aéroport consulte son comité de sûreté ou l'autre groupe de travail ou forum dans les cas suivants :</p> <p>a) lorsqu'il prépare son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire en vue de la présenter au ministre pour approbation;</p> <p>b) lorsqu'il effectue l'examen de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire.</p>	Exigence de consulter
Airport security risk assessment — annual review	<p>464. (1) The operator of an aerodrome must conduct a review of its airport security risk assessment at least once a year.</p>	<p>464. (1) L'exploitant d'un aéroport effectue, au moins une fois par année, un examen de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire.</p>	Évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire — examen annuel

Airport security risk assessment — other reviews	<p>(2) The operator of the aerodrome must also conduct a review of its airport security risk assessment if</p> <p>(a) a special event that is scheduled to take place at the aerodrome could affect aerodrome security;</p> <p>(b) the operator is planning a change to the physical layout or operation of the aerodrome that could affect aviation security at the aerodrome;</p> <p>(c) an environmental or operational change at the aerodrome could affect aerodrome security;</p> <p>(d) a change in regulatory requirements could affect aerodrome security;</p> <p>(e) the operator identifies, at the aerodrome, a vulnerability that is not addressed in the assessment, or the Minister identifies such a vulnerability to the operator; or</p> <p>(f) the Minister informs the operator that there is a change in the threat environment that could result in a new or unaddressed medium to high risk.</p>	<p>(2) Il effectue aussi un examen de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire dans les cas suivants :</p> <p>a) un événement spécial qui est prévu à l'aérodrome pourrait avoir une incidence sur la sûreté de celui-ci;</p> <p>b) l'exploitant prévoit des modifications de l'aménagement physique ou de l'exploitation de l'aérodrome qui pourraient avoir une incidence sur la sûreté aérienne à l'aérodrome;</p> <p>c) un changement environnemental ou opérationnel à l'aérodrome pourrait avoir une incidence sur la sûreté de celui-ci;</p> <p>d) une modification des exigences réglementaires pourrait avoir une incidence sur la sûreté à l'aérodrome;</p> <p>e) l'exploitant décèle, à l'aérodrome, une vulnérabilité qui n'est pas traitée dans l'évaluation ou le ministre porte une telle vulnérabilité à l'attention de l'exploitant;</p> <p>f) le ministre informe l'exploitant qu'il y a un changement dans le contexte de la menace qui pourrait donner lieu à un nouveau risque de moyen à élevé ou à un risque de moyen à élevé qui n'a pas été traité.</p>	<p>Évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire — autres examens</p>
Equivalency	<p>(3) For greater certainty, a review conducted under subsection (2) counts as a review required under subsection (1).</p>	<p>(3) Il est entendu qu'un examen effectué en application du paragraphe (2) est considéré comme un examen exigé par le paragraphe (1).</p>	<p>Équivalence</p>
Documentation	<p>(4) When the operator of the aerodrome conducts a review of its airport security risk assessment, the operator must document</p> <p>(a) any decision to amend or to not amend the assessment or the operator's risk-management strategy;</p> <p>(b) the reasons for that decision; and</p> <p>(c) the factors that were taken into consideration in making that decision.</p>	<p>(4) Lorsqu'il effectue un examen de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire, l'exploitant de l'aérodrome documente ce qui suit :</p> <p>a) toute décision de modifier ou non son évaluation ou sa stratégie de gestion du risque;</p> <p>b) les raisons de la décision;</p> <p>c) les facteurs pris en compte au moment de prendre la décision.</p>	<p>Documentation</p>
Notification	<p>(5) The operator of the aerodrome must notify the Minister if, as a result of a review of its airport security risk assessment, the operator amends the assessment</p> <p>(a) to include a new medium to high risk; or</p> <p>(b) to raise or lower the level of a risk within the medium to high range.</p>	<p>(5) L'exploitant de l'aérodrome avise le ministre si, par suite d'un examen de son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire, il modifie son évaluation :</p> <p>a) soit pour ajouter un nouveau risque moyen à élevé;</p> <p>b) soit pour augmenter ou abaisser le niveau d'un risque dans l'intervalle de moyen à élevé.</p>	<p>Avis</p>
Approval	<p>465. The Minister must approve an airport security risk assessment submitted by the operator of an aerodrome if</p> <p>(a) the assessment meets the requirements of section 461;</p> <p>(b) the assessment has been reviewed by an executive within the operator's organization who is responsible for security;</p> <p>(c) the operator has considered the advice of its security committee or other working group or forum;</p> <p>(d) the operator has considered all available and relevant information; and</p>	<p>465. Le ministre approuve l'évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire qui lui est présentée par l'exploitant d'un aérodrome si les conditions suivantes sont réunies :</p> <p>a) l'évaluation est conforme aux exigences de l'article 461;</p> <p>b) elle a fait l'objet d'un examen par un membre de la direction de l'organisation de l'exploitant qui est responsable de la sûreté;</p> <p>c) l'exploitant a tenu compte des conseils de son comité de sûreté ou de l'autre groupe de travail ou forum;</p> <p>d) il a tenu compte de tous les renseignements pertinents et disponibles;</p>	<p>Approbation</p>

Strategic airport security plans	<p>(e) the operator has not overlooked an aviation security risk that could affect the operation of the aerodrome.</p> <p>466. The operator of an aerodrome must establish a strategic airport security plan that</p> <p>(a) summarizes the operator’s strategy to prepare for, detect, prevent, respond to and recover from acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation; and</p> <p>(b) includes a risk-management strategy that addresses the medium to high aviation security risks identified and prioritized in the operator’s airport security risk assessment.</p>	<p>e) il n’a pas omis de risques visant la sûreté aérienne qui pourraient avoir une incidence sur l’exploitation de l’aérodrome.</p> <p>466. L’exploitant d’un aérodrome établit un plan stratégique de sûreté aéroportuaire qui :</p> <p>a) résume la stratégie de l’exploitant pour la préparation dans l’éventualité d’atteintes illicites et de tentatives d’atteintes illicites à l’aviation civile, la détection et la prévention des atteintes illicites et des tentatives d’atteintes illicites à l’aviation civile, et l’intervention et la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d’atteintes;</p> <p>b) comprend une stratégie de gestion du risque qui traite des risques de moyens à élevés visant la sûreté aérienne qui sont indiqués et classés par ordre de priorité dans son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire.</p>	Plans stratégiques de sûreté aéroportuaire
Requirement to consult	<p>467. The operator of an aerodrome must consult its security committee or other working group or forum when establishing its strategic airport security plan.</p>	<p>467. L’exploitant d’un aérodrome consulte son comité de sûreté ou l’autre groupe de travail ou forum lorsqu’il établit son plan stratégique de sûreté aéroportuaire.</p>	Exigence de consulter
Requirement to submit	<p>468. The operator of an aerodrome must submit its strategic airport security plan to the Minister for approval.</p>	<p>468. L’exploitant d’un aérodrome présente au ministre pour approbation son plan stratégique de sûreté aéroportuaire.</p>	Exigence de présenter
Requirement to implement	<p>469. The operator of an aerodrome must, as soon as its strategic airport security plan is approved, implement its risk-management strategy.</p>	<p>469. L’exploitant d’un aérodrome met en œuvre sa stratégie de gestion du risque dès que son plan stratégique de sûreté aéroportuaire est approuvé.</p>	Exigence de mettre en œuvre
Approval of plan	<p>470. The Minister must approve a strategic airport security plan submitted by the operator of an aerodrome if</p> <p>(a) the plan meets the requirements of section 466;</p> <p>(b) the plan has been reviewed by an executive within the operator’s organization who is responsible for security;</p> <p>(c) the plan is likely to enable the operator to prepare for, detect, prevent, respond to and recover from acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation;</p> <p>(d) the risk-management strategy is in proportion to the risks it addresses;</p> <p>(e) the operator has considered the advice of its security committee or other working group or forum;</p> <p>(f) the operator has not overlooked an aviation security risk that could affect the operation of the aerodrome; and</p> <p>(g) the plan can be implemented without compromising aviation security.</p>	<p>470. Le ministre approuve le plan stratégique de sûreté aéroportuaire qui lui est présenté par l’exploitant d’un aérodrome si les conditions suivantes sont réunies :</p> <p>a) le plan est conforme aux exigences de l’article 466;</p> <p>b) il a fait l’objet d’un examen par un membre de la direction de l’organisation de l’exploitant qui est responsable de la sûreté;</p> <p>c) il est susceptible de permettre à l’exploitant de se préparer dans l’éventualité d’atteintes illicites et de tentatives d’atteintes illicites à l’aviation civile, de détecter et de prévenir les atteintes illicites et les tentatives d’atteintes illicites à l’aviation civile, et d’intervenir et de voir à la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d’atteintes;</p> <p>d) la stratégie de gestion du risque est proportionnelle aux risques dont elle traite;</p> <p>e) l’exploitant a tenu compte des conseils de son comité de sûreté ou de l’autre groupe de travail ou forum;</p> <p>f) il n’a pas omis de risques visant la sûreté aérienne qui pourraient avoir une incidence sur l’exploitation de l’aérodrome;</p> <p>g) le plan peut être mis en œuvre sans compromettre la sûreté aérienne.</p>	Approbation du plan
Amendments	<p>471. (1) The operator of an aerodrome may amend its strategic airport security plan at any time, but must do so if</p> <p>(a) the plan does not reflect the operator’s airport security risk assessment;</p>	<p>471. (1) L’exploitant d’un aérodrome peut modifier son plan stratégique de sûreté aéroportuaire en tout temps, mais il est tenu de le modifier dans les cas suivants :</p> <p>a) le plan ne correspond pas à son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire la plus récente;</p>	Modifications

	<p>(b) the Minister informs the operator that there is a change in the threat environment that could result in a new or unaddressed medium to high risk;</p> <p>(c) the Minister informs the operator that its risk-management strategy is not in proportion to a medium to high risk set out in the operator's airport security risk assessment; or</p> <p>(d) the operator identifies a deficiency in the plan.</p>	<p>b) le ministre l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace qui pourrait donner lieu à un nouveau risque de moyen à élevé ou à un risque de moyen à élevé qui n'a pas été traité;</p> <p>c) il l'informe que sa stratégie de gestion des risques n'est pas proportionnelle à un risque de moyen à élevé prévu à son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire;</p> <p>d) l'exploitant décèle une lacune dans le plan.</p>	
Documentation — risk-management strategy	<p>(2) If the operator of the aerodrome amends its risk-management strategy, the operator must document</p> <p>(a) the reason for the amendment; and</p> <p>(b) the factors that were taken into consideration in making that amendment.</p>	<p>(2) S'il modifie sa stratégie de gestion du risque, l'exploitant de l'aérodrome documente ce qui suit :</p> <p>a) les raisons de la modification;</p> <p>b) les facteurs pris en compte au moment d'effectuer la modification.</p>	Documentation — stratégie de gestion du risque
Documentation — strategic airport security plan	<p>(3) If the operator of the aerodrome amends its strategic airport security plan, the operator must document</p> <p>(a) the reason for the amendment; and</p> <p>(b) the factors that were taken into consideration in making that amendment.</p>	<p>(3) S'il modifie son plan stratégique de sûreté aéroportuaire, l'exploitant de l'aérodrome documente ce qui suit :</p> <p>a) les raisons de la modification;</p> <p>b) les facteurs pris en compte au moment d'effectuer la modification.</p>	Documentation — plan stratégique de sûreté aéroportuaire
Submission of amendment	<p>(4) If the operator of the aerodrome amends its strategic airport security plan, the operator must, as soon as possible, submit the amendment to the Minister for approval.</p>	<p>(4) S'il modifie son plan stratégique de sûreté aéroportuaire, l'exploitant de l'aérodrome présente dès que possible la modification au ministre pour approbation.</p>	Présentation d'une modification
Approval	<p>(5) The Minister must approve an amendment if</p> <p>(a) in the case of an amendment to the summary required under paragraph 466(a), the conditions set out in paragraphs 470(a) to (c) have been met; and</p> <p>(b) in the case of an amendment to the risk-management strategy required under paragraph 466(b), the conditions set out in section 470 have been met.</p>	<p>(5) Le ministre approuve une modification si :</p> <p>a) dans le cas d'une modification du résumé exigé par l'alinéa 466a), les conditions prévues aux alinéas 470a) à c) ont été respectées;</p> <p>b) dans le cas d'une modification de la stratégie de gestion du risque exigée par l'alinéa 466b), les conditions prévues à l'article 470 ont été respectées.</p>	Approbation
Implementation	<p>(6) If the operator of the aerodrome amends its risk-management strategy, the operator must implement the amended version of the strategy once it is approved by the Minister.</p>	<p>(6) S'il modifie sa stratégie de gestion du risque, l'exploitant d'un aérodrome met en œuvre la version modifiée de sa stratégie une fois qu'elle est approuvée par le ministre.</p>	Mise en œuvre

Menu of Additional Safeguards

Répertoire de mesures de protection supplémentaires

Requirement to establish	<p>472. (1) The operator of an aerodrome must establish a menu of additional safeguards that are</p> <p>(a) intended to mitigate heightened risk conditions in a graduated manner; and</p> <p>(b) consistent with the operator's legal powers and obligations.</p>	<p>472. (1) L'exploitant d'un aérodrome établit un répertoire de mesures de protection supplémentaires qui sont, à la fois :</p> <p>a) conçues pour atténuer de manière progressive les états de risque accru;</p> <p>b) compatibles avec ses pouvoirs et obligations juridiques.</p>	Exigence d'établir
Menu requirements	<p>(2) The menu of additional safeguards must</p> <p>(a) describe, by activity type and location, the safeguards in place at the aerodrome in respect of AVSEC level 1 operating conditions;</p> <p>(b) allow the rapid selection of additional safeguards by activity type or location; and</p> <p>(c) indicate the persons and organizations responsible for implementing each additional safeguard.</p>	<p>(2) Le répertoire de mesures de protection supplémentaires :</p> <p>a) décrit, selon le type d'activité et l'endroit, les mesures de protection en place à l'aérodrome à l'égard des conditions d'exploitation AVSEC 1;</p> <p>b) permet de choisir rapidement des mesures de protection supplémentaires selon le type d'activité ou l'endroit;</p> <p>c) indique les personnes et organismes qui sont responsables de la mise en œuvre de chaque mesure de protection supplémentaire.</p>	Exigences visant le répertoire

Activity types	<p>(3) For the purposes of paragraphs (2)(a) and (b), the activity types must include</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) access controls; (b) monitoring and patrolling; (c) communications; and (d) other operational controls. 	<p>(3) Pour l'application des alinéas (2)a) et b), les types d'activité comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les mesures de contrôle de l'accès; b) la surveillance et les patrouilles; c) les communications; d) les autres mesures de contrôle opérationnel. 	Types d'activités
Locations	<p>(4) For the purposes of paragraphs (2)(a) and (b), the locations must include</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) public areas of the aerodrome; (b) areas of the aerodrome that are not public areas but are not restricted areas; and (c) restricted areas. 	<p>(4) Pour l'application des alinéas (2)a) et b), les endroits comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les parties de l'aérodrome destinées au public; b) les parties de l'aérodrome qui ne sont pas destinées au public mais qui ne sont pas des zones réglementées; c) les zones réglementées. 	Endroits
Requirement to submit	<p>473. The operator of an aerodrome must submit its menu of additional safeguards to the Minister for approval.</p>	<p>473. L'exploitant d'un aérodrome présente au ministre pour approbation son répertoire de mesures de protection supplémentaires.</p>	Exigence de présenter
Approval	<p>473.1 The Minister must approve a menu of additional safeguards submitted by the operator of an aerodrome if</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the menu meets the requirements of section 472; (b) the menu has been reviewed by an executive within the operator's organization who is responsible for security; (c) the additional safeguards can be implemented rapidly and consistently; (d) the additional safeguards are consistent with existing rights and freedoms; and (e) the additional safeguards can be implemented without compromising aviation security. 	<p>473.1 Le ministre approuve le répertoire de mesures de protection supplémentaires qui lui est présenté par l'exploitant d'un aérodrome si les conditions suivantes sont réunies :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le répertoire est conforme aux exigences de l'article 472; b) il a fait l'objet d'un examen par un membre de la direction de l'organisation de l'exploitant qui est responsable de la sûreté; c) les mesures de protection supplémentaires peuvent être rapidement et systématiquement mises en œuvre; d) elles sont compatibles avec les droits et libertés existants; e) elles peuvent être mises en œuvre sans compromettre la sûreté aérienne. 	Approbation
Amendments	<p>473.2 (1) The operator of an aerodrome may amend its menu of additional safeguards at any time, but must do so if</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the Minister informs the operator that there is a change in the threat environment that requires the addition or deletion of additional safeguards; (b) the operator identifies a deficiency in the menu; or (c) a change is made in the aviation security provisions of the Act or in regulatory requirements and the change affects the additional safeguards. 	<p>473.2 (1) L'exploitant d'un aérodrome peut modifier son répertoire de mesures de protection supplémentaires en tout temps, mais il est tenu de le modifier dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le ministre l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace qui exige l'ajout ou la suppression de mesures de protection supplémentaires; b) l'exploitant décèle une lacune dans le répertoire; c) une modification est apportée aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne ou aux exigences réglementaires et cette modification a une incidence sur les mesures de protection supplémentaires. 	Modifications
Submission of amendment	<p>(2) If the operator of the aerodrome amends its menu of additional safeguards, the operator must, as soon as possible, submit the amendment to the Minister for approval.</p>	<p>(2) S'il modifie son répertoire de mesures supplémentaires, l'exploitant de l'aérodrome présente dès que possible la modification au ministre pour approbation.</p>	Présentation d'une modification
Approval	<p>(3) The Minister must approve the amendment if the conditions set out in section 473.1 continue to be met.</p>	<p>(3) Le ministre approuve la modification si les conditions prévues à l'article 473.1 continuent d'être respectées.</p>	Approbation

Emergency Plans

Plans d'urgence

Plan requirements

474. (1) The operator of an aerodrome must establish an emergency plan that sets out the response procedures to be followed at the aerodrome for coordinated responses to the following emergencies:

- (a) bomb threats;
- (b) hijackings of aircraft; and
- (c) other acts of unlawful interference with civil aviation.

474. (1) L'exploitant d'un aéroport établit un plan d'urgence qui prévoit la procédure d'intervention à suivre à l'aéroport pour des interventions coordonnées dans les urgences suivantes :

- a) les alertes à la bombe;
- b) les détournements d'aéronefs;
- c) les autres cas d'atteintes illicites à l'aviation civile.

Exigences du plan

Response procedures

(2) The response procedures must

- (a) set out in detail the actions to be taken by the employees and contractors of the operator of the aerodrome and identify the responsibilities of all other persons or organizations involved, including, as applicable, the police, emergency response providers, air carriers, emergency coordination centre personnel and control tower or flight service station personnel;
- (b) include detailed procedures for the evacuation of air terminal buildings;
- (c) include detailed procedures for the search of air terminal buildings;
- (d) include detailed procedures for the handling and disposal of a suspected bomb; and
- (e) include detailed procedures for the detention on the ground of any aircraft involved in a bomb threat or hijacking.

(2) La procédure d'intervention :

- a) prévoit, en détail, les mesures à prendre par les employés et les entrepreneurs de l'exploitant de l'aéroport et indique les responsabilités des autres personnes ou des autres organismes concernés, y compris, selon le cas, la police, les fournisseurs de services d'urgence, les transporteurs aériens, le personnel du centre de coordination des urgences et le personnel de la tour de contrôle ou de la station d'information de vol;
- b) comprend la procédure détaillée pour l'évacuation des aéroports;
- c) comprend la procédure détaillée pour la fouille des aéroports;
- d) comprend la procédure détaillée pour la manipulation et la neutralisation des bombes présumées;
- e) comprend la procédure détaillée pour la rétention au sol de tout aéronef visé par une alerte à la bombe ou un détournement.

Procédure d'intervention

Security Exercises

Exercices de sûreté

Operations-based security exercise

475. (1) The operator of an aerodrome must, at least once every four years, carry out an operations-based security exercise that

- (a) tests the effectiveness of the operator's emergency plan in response to an act of unlawful interference with civil aviation and involves the persons and organizations referred to in the plan; and
- (b) tests the effectiveness of additional safeguards that the operator chooses from its menu of additional safeguards.

475. (1) L'exploitant d'un aéroport tient, au moins une fois tous les quatre ans, un exercice de sûreté fondé sur les opérations qui :

- a) met à l'essai l'efficacité de son plan d'urgence en réponse à une atteinte illicite à l'aviation civile et requiert la participation des personnes et des organismes visés dans ce plan;
- b) met à l'essai l'efficacité de mesures de protection supplémentaires qu'il choisit parmi celles figurant dans son répertoire de mesures de protection supplémentaires.

Exercices de sûreté fondés sur les opérations

Equivalency

(2) If, in response to an aviation security incident, the Minister raises the AVSEC level for an aerodrome or any part of an aerodrome, the implementation of additional safeguards by the operator of the aerodrome counts as an operations-based security exercise for the purposes of subsection (1).

(2) Si le ministre augmente le niveau AVSEC pour un aéroport ou toute partie de celui-ci en réponse à un incident visant la sûreté aérienne, la mise en œuvre de mesures de protection supplémentaires par l'exploitant de l'aéroport est considérée, pour l'application du paragraphe (1), comme l'équivalent de la tenue d'un exercice de sûreté fondé sur les opérations.

Équivalence

Discussion-based security exercise

476. (1) The operator of an aerodrome must, at least once a year, carry out a discussion-based security exercise that

- (a) tests the effectiveness of the operator's emergency plan in response to an act of unlawful interference with civil aviation and involves the persons and organizations referred to in the plan; and

476. (1) L'exploitant d'un aéroport tient, au moins une fois par an, un exercice de sûreté fondé sur la discussion qui :

- a) met à l'essai l'efficacité de son plan d'urgence en réponse à une atteinte illicite à l'aviation civile et requiert la participation des personnes et des organismes visés dans ce plan;

Exercices de sûreté fondés sur la discussion

	(b) tests the effectiveness of additional safeguards that the operator chooses from its menu of additional safeguards.	b) met à l'essai l'efficacité de mesures de protection supplémentaires qu'il choisit parmi celles figurant dans son répertoire de mesures de protection supplémentaires.	
Exception	(2) Despite subsection (1), the operator of an aerodrome is not required to carry out a discussion-based security exercise in any year in which it carries out an operations-based security exercise.	(2) Malgré le paragraphe (1), l'exploitant d'un aéroport n'a pas à tenir un exercice de sûreté fondé sur la discussion dans l'année où il tient un exercice de sûreté fondé sur les opérations.	Exception
Notice	477. The operator of an aerodrome must give the Minister 60 days' notice of any security exercise that the operator plans to carry out.	477. L'exploitant d'un aéroport donne au ministre un préavis de soixante jours de tout exercice de sûreté qu'il prévoit tenir.	Avis
	<i>Records</i>	<i>Dossiers</i>	
Additional safeguards	478. (1) Each time additional safeguards are implemented at an aerodrome in order to mitigate heightened risk conditions related to aviation security, the operator of the aerodrome must create a record that includes (a) a description of the additional safeguards that were implemented; (b) an evaluation of the effectiveness of those additional safeguards; and (c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the implementation of those additional safeguards.	478. (1) Chaque fois que des mesures de protection supplémentaires sont mises en œuvre à un aéroport pour atténuer un état de risque accru relatif à la sûreté aérienne, son exploitant crée un dossier qui comprend ce qui suit : a) la description des mesures de protection supplémentaires qui ont été mises en œuvre; b) l'évaluation de l'efficacité de ces mesures de protection supplémentaires; c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant la mise en œuvre de ces mesures de protection supplémentaires.	Mesures de protection supplémentaires
Emergencies	(2) Each time an emergency referred to in subsection 474(1) occurs at an aerodrome, the operator of the aerodrome must create a record that includes (a) a description of the emergency; (b) an evaluation of the effectiveness of the operator's emergency plan; and (c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the emergency.	(2) Chaque fois qu'une urgence visée au paragraphe 474(1) survient à un aéroport, son exploitant crée un dossier qui comprend ce qui suit : a) la description de l'urgence; b) l'évaluation de l'efficacité du plan d'urgence de l'exploitant; c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant l'urgence.	Urgences
Exercises	(3) Each time a security exercise is carried out at an aerodrome, the operator of the aerodrome must create a record that includes (a) an outline of the exercise scenario; (b) an evaluation of the effectiveness of the exercise; and (c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the exercise.	(3) Chaque fois qu'un exercice de sûreté est tenu à un aéroport, son exploitant crée un dossier qui comprend ce qui suit : a) les grandes lignes du scénario de l'exercice; b) l'évaluation de l'efficacité de l'exercice; c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant l'exercice.	Exercices
	<i>Corrective Actions</i>	<i>Mesures correctives</i>	
Corrective actions	479. Subject to section 480, the operator of an aerodrome must immediately take corrective actions to address a vulnerability that contributes to a heightened aviation security risk at the aerodrome and that (a) is identified to the operator by the Minister; or (b) is identified by the operator.	479. Sous réserve de l'article 480, l'exploitant d'un aéroport prend immédiatement des mesures correctives pour faire face à une vulnérabilité qui contribue à un risque accru visant la sûreté aérienne à l'aéroport et qui, selon le cas : a) est portée à son attention par le ministre; b) est décelée par l'exploitant.	Mesures correctives
Corrective action plan	480. If a corrective action to be taken by the operator of an aerodrome under section 479 involves a phased approach, the operator must include in its	480. Si une mesure corrective à prendre par l'exploitant d'un aéroport en application de l'article 479 comporte une approche par étapes, celui-ci	Plan de mesures correctives

airport security program a corrective action plan that sets out

- (a) the nature of the vulnerability to be addressed;
- (b) a rationale for the phased approach; and
- (c) a timetable setting out when each phase of the corrective action plan will be completed.

Primary Security Line Partners

Provision of information to operator of aerodrome

481. (1) For the purpose of supporting the establishment and implementation of an airport security program by the operator of an aerodrome, a primary security line partner at the aerodrome must, on reasonable notice given by the operator, provide the operator with

- (a) information respecting the measures, procedures and processes that the partner has in place at the aerodrome to protect the security of restricted areas and to prevent breaches of the primary security line; and
- (b) a document that
 - (i) describes each area on the aerodrome's primary security line that is occupied by the partner,
 - (ii) indicates the location of each restricted area access point in those areas, and
 - (iii) describes those restricted area access points.

Provision of information to Minister

(2) The primary security line partner must provide the Minister with the information and the document on reasonable notice given by the Minister.

[482 and 483 reserved]

Disclosure of Information

Prohibition

484. A person other than the Minister must not disclose security-sensitive information that is created or used under this Division unless the disclosure is required by law or is necessary to comply or facilitate compliance with the aviation security provisions of the Act, regulatory requirements or the requirements of an emergency direction.

36. Section 508 of the Regulations is replaced by the following:

Application

508. This Division applies in respect of aerodromes that are not listed in Schedules 1, 2 or 3 and that serve air carriers.

37. Sections 516 to 519 of the Regulations are replaced by the following:

Application

516. This Division applies in respect of aerodromes that are not listed in Schedules 1, 2 or 3 and that serve

- (a) air carriers that conduct scheduled or non-scheduled services to or from an air terminal building at any of those aerodromes; or

joint, à son programme de sûreté aéroportuaire, un plan de mesures correctives qui prévoit les éléments suivants :

- a) la nature de la vulnérabilité à traiter;
- b) une justification de l'approche par étapes;
- c) un échéancier qui prévoit quand chaque étape du plan sera terminée.

Partenaires de la première ligne de sûreté

481. (1) Afin d'appuyer l'établissement et la mise en œuvre d'un programme de sûreté aéroportuaire par l'exploitant d'un aérodrome, tout partenaire de la première ligne de sûreté à l'aérodrome fournit à l'exploitant, sur préavis raisonnable de celui-ci :

- a) des renseignements sur les mesures, les procédures et les processus qu'il a mis en place à l'aérodrome pour assurer la sûreté des zones réglementées et empêcher les atteintes à la sûreté à la première ligne de sûreté;
- b) un document qui :
 - (i) décrit chaque zone sur la première ligne de sûreté de l'aérodrome qu'il occupe,
 - (ii) indique où est situé, dans ces zones, chaque point d'accès aux zones réglementées,
 - (iii) décrit ces points d'accès.

Renseignements fournis à l'exploitant de l'aérodrome

(2) Il fournit les renseignements et le document au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.

Renseignements fournis au ministre

[482 et 483 réservés]

Communication de renseignements

484. Il est interdit à toute personne autre que le ministre de communiquer des renseignements délicats relatifs à la sûreté qui sont créés ou utilisés sous le régime de la présente section, sauf si la communication est exigée par la loi ou est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne, aux exigences réglementaires ou aux exigences d'une directive d'urgence, ou pour en faciliter la conformité.

Interdiction

36. L'article 508 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

508. La présente section s'applique aux aérodromes qui ne sont pas énumérés aux annexes 1, 2 ou 3 et qui desservent les transporteurs aériens.

Application

37. Les articles 516 à 519 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

516. La présente section s'applique aux aérodromes qui ne sont pas énumérés aux annexes 1, 2 ou 3 et qui desservent :

Application

- a) soit les transporteurs aériens qui exploitent des services réguliers ou non réguliers à destination ou en provenance d'une aérogare à l'un ou l'autre de ces aérodromes;

(b) air carriers that conduct scheduled international services from any of those aerodromes.

b) soit les transporteurs aériens qui exploitent des services internationaux réguliers en provenance de l'un ou l'autre de ces aérodromes.

Emergency Plans and Security Exercises

Plans d'urgence et exercices de sûreté

Plan requirements

517. (1) The operator of an aerodrome must establish an emergency plan that sets out the response procedures to be followed at the aerodrome for coordinated responses to the following emergencies:

517. (1) L'exploitant d'un aérodrome établit un plan d'urgence qui prévoit la procédure d'intervention à suivre à l'aérodrome pour des interventions coordonnées dans les urgences suivantes :

Exigences du plan

- (a) bomb threats; and
- (b) hijackings of aircraft.

- a) les alertes à la bombe;
- b) les détournements d'aéronefs.

Response procedures

(2) The response procedures must

- (a) set out in detail the actions to be taken by the employees and contractors of the operator of the aerodrome and identify the responsibilities of all other persons or organizations involved, including, as applicable, the police, emergency response providers, air carriers, emergency coordination centre personnel and control tower or flight service station personnel;
- (b) include, if applicable, detailed procedures for the evacuation of air terminal buildings;
- (c) include, if applicable, detailed procedures for the search of air terminal buildings;
- (d) include detailed procedures for the handling and disposal of a suspected bomb; and
- (e) include detailed procedures for the detention on the ground of any aircraft involved in a bomb threat or hijacking.

(2) La procédure d'intervention :

- a) prévoit, en détail, les mesures à prendre par les employés et les entrepreneurs de l'exploitant de l'aérodrome et indique les responsabilités des autres personnes ou des autres organismes concernés, y compris, selon le cas, la police, les fournisseurs de services d'urgence, les transporteurs aériens, le personnel du centre de coordination des urgences et le personnel de la tour de contrôle ou de la station d'information de vol;
- b) comprend, le cas échéant, la procédure détaillée pour l'évacuation des aérogares;
- c) comprend, le cas échéant, la procédure détaillée pour la fouille des aérogares;
- d) comprend la procédure détaillée pour la manipulation et la neutralisation des bombes présumées;
- e) comprend la procédure détaillée pour la rétention au sol de tout aéronef visé par une alerte à la bombe ou un détournement.

Procédure d'intervention

Discussion-based security exercise

518. The operator of an aerodrome must, at least once a year, carry out a discussion-based security exercise that tests the effectiveness of the operator's emergency plan in response to a bomb threat or a hijacking of an aircraft and involves the persons and organizations referred to in the plan.

518. L'exploitant d'un aérodrome tient, au moins une fois par année, un exercice de sûreté fondé sur la discussion qui met à l'essai l'efficacité de son plan d'urgence en réponse à une alerte à la bombe ou à un détournement d'aéronef et qui requiert la participation des personnes et des organismes visés dans ce plan.

Exercices de sûreté fondés sur la discussion

Record of emergencies

519. (1) Each time an emergency referred to in subsection 517(1) occurs at an aerodrome, the operator of the aerodrome must create a record that includes

- (a) a description of the emergency;
- (b) an evaluation of the effectiveness of the operator's emergency plan; and
- (c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the emergency.

519. (1) Chaque fois qu'une urgence visée au paragraphe 517(1) survient à un aérodrome, son exploitant crée un dossier qui comprend ce qui suit :

- a) la description de l'urgence;
- b) l'évaluation de l'efficacité du plan d'urgence de l'exploitant;
- c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant l'urgence.

Dossier relatifs aux urgences

Record of exercises

(2) Each time a security exercise is carried out at an aerodrome, the operator of the aerodrome must create a record that includes

- (a) an outline of the exercise scenario;
- (b) an evaluation of the effectiveness of the exercise; and
- (c) a description of any actions that are planned in order to address deficiencies identified during the exercise.

(2) Chaque fois qu'un exercice de sûreté est tenu à un aérodrome, son exploitant crée un dossier qui comprend ce qui suit :

- a) les grandes lignes du scénario de l'exercice;
- b) l'évaluation de l'efficacité de l'exercice;
- c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant l'exercice.

Dossier relatifs aux exercices

Ministerial access

(3) The operator of an aerodrome must make the records referred to in subsections (1) and (2) available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.

(3) L'exploitant d'un aéroport met les dossiers visés aux paragraphes (1) et (2) à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.

Accès ministériel

38. Subsection 527(1) of the Regulations is replaced by the following:

38. Le paragraphe 527(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Transport of loaded firearms

527. (1) An air carrier must not knowingly allow a person, other than a Canadian in-flight security officer who is acting in the course of their duties, to transport a loaded firearm on board an aircraft.

527. (1) Il est interdit au transporteur aérien de sciemment permettre à une personne, autre qu'un agent de sûreté à bord canadien qui est dans l'exercice de ses fonctions, de transporter une arme à feu chargée à bord d'un aéronef.

Transport d'armes à feu chargées

39. (1) Paragraph 531(a) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

39. (1) L'alinéa 531(a) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(a) the peace officer, while acting in the course of their duties, requires access to the firearm immediately before, during or immediately after the flight;

(a) the peace officer, while acting in the course of their duties, requires access to the firearm immediately before, during or immediately after the flight;

(2) Section 531 of the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (d), by adding "and" at the end of paragraph (e) and by adding the following after paragraph (e):

(2) L'article 531 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa e), de ce qui suit :

(f) the air carrier provides the peace officer with the original or a copy of the completed form referred to in paragraph (d).

f) il remet à l'agent l'original ou une copie du formulaire rempli visé à l'alinéa d).

40. Paragraphs 532(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

40. Les alinéas 532(1)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(a) inform the pilot-in-command of the aircraft by means of the original or a copy of the completed form referred to in paragraph 531(d); and

a) le commandant de bord de l'aéronef, au moyen de l'original ou d'une copie du formulaire rempli visé à l'alinéa 531d);

(b) subject to subsection (2), inform the crew members assigned to the flight or the aircraft and any other peace officer on board the aircraft.

b) sous réserve du paragraphe (2), les membres d'équipage affectés au vol ou à l'aéronef et tout autre agent de la paix à bord de l'aéronef.

41. The heading before section 766 of the Regulations is replaced by the following:

41. L'intertitre précédant l'article 766 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

DIVISION 1

SECTION 1

IDENTITY VERIFICATION SYSTEM

SYSTÈME DE VÉRIFICATION DE L'IDENTITÉ

42. The reference "[768 to 796 reserved]" after section 767 of the Regulations is replaced by the following:

42. La mention « [768 à 796 réservés] » qui suit l'article 767 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

[768 to 777 reserved]

[768 à 777 réservés]

DIVISION 2

SECTION 2

AVSEC LEVELS

NIVEAUX AVSEC

Application

778. This Division applies in respect of aerodromes listed in Schedules 1 to 3 or in respect of any part of those aerodromes.

778. La présente section s'applique à l'égard des aéroports énumérés aux annexes 1 à 3 ou à toute partie de ceux-ci.

Application

Level 1

779. Unless it is raised, lowered or maintained in accordance with this Division, the AVSEC level for an aerodrome or any part of an aerodrome is level 1. At that level, normal operating conditions apply.

779. À moins qu'il ne soit augmenté, abaissé ou maintenu conformément à la présente section, le niveau AVSEC pour un aéroport ou toute partie de celui-ci est le niveau 1. À ce niveau, les conditions normales d'exploitation s'appliquent.

Niveau 1

Level 2	<p>780. The Minister must raise or lower to level 2 the AVSEC level for an aerodrome or any part of an aerodrome if</p> <p>(a) the Minister is made aware of a heightened risk condition related to an elevated risk; and</p> <p>(b) it is likely, based on available information, that additional safeguards at the aerodrome or a part of the aerodrome will mitigate the heightened risk condition.</p>	<p>780. Le ministre augmente ou abaisse au niveau 2 le niveau AVSEC pour un aéroport ou toute partie de celui-ci si les conditions suivantes sont réunies :</p> <p>a) il est mis au courant d'un état de risque accru relatif à un risque élevé;</p> <p>b) il est probable, à la lumière des renseignements disponibles, que des mesures de protection supplémentaires à l'aéroport ou à une partie de celui-ci atténueront l'état de risque accru.</p>	Niveau 2
Level 3	<p>781. The Minister must raise to level 3 the AVSEC level for an aerodrome or any part of an aerodrome if</p> <p>(a) the Minister is made aware of a heightened risk condition related to a critical or imminent risk; and</p> <p>(b) it is likely, based on available information, that additional safeguards at the aerodrome or a part of the aerodrome will mitigate the heightened risk condition.</p>	<p>781. Le ministre augmente au niveau 3 le niveau AVSEC pour un aéroport ou toute partie de celui-ci si les conditions suivantes sont réunies :</p> <p>a) il est mis au courant d'un état de risque accru relatif à un risque critique ou imminent;</p> <p>b) il est probable, à la lumière des renseignements disponibles, que des mesures de protection supplémentaires à l'aéroport ou à une partie de celui-ci atténueront l'état de risque accru.</p>	Niveau 3
Requirement to lower level	<p>782. The Minister must, as soon as a heightened risk condition no longer applies, lower to level 1 an AVSEC level that has been raised for an aerodrome or any part of an aerodrome.</p>	<p>782. Le ministre abaisse au niveau 1 le niveau AVSEC augmenté pour un aéroport ou toute partie de celui-ci dès que l'état de risque accru cesse de s'appliquer.</p>	Exigence d'abaisser le niveau
Maintaining a level	<p>783. The Minister is authorized to maintain an AVSEC level that has been raised for an aerodrome or any part of an aerodrome if the criteria for raising the AVSEC level continue to apply.</p>	<p>783. Le ministre est autorisé à maintenir un niveau AVSEC augmenté pour un aéroport ou pour toute partie de celui-ci si les critères pour l'augmenter continuent de s'appliquer.</p>	Maintien d'un niveau
Notification	<p>784. If the Minister raises, lowers or maintains the AVSEC level for an aerodrome or any part of an aerodrome, the Minister must immediately notify the operator of the aerodrome. The notice must</p> <p>(a) include information about the heightened risk condition; and</p> <p>(b) specify a date on which the AVSEC level is likely to return to level 1.</p>	<p>784. S'il augmente, abaisse ou maintient le niveau AVSEC pour un aéroport ou toute partie de celui-ci, le ministre en avise immédiatement l'exploitant de l'aéroport. L'avis :</p> <p>a) comprend des renseignements sur l'état de risque accru;</p> <p>b) précise la date à laquelle il est probable que le niveau AVSEC retourne au niveau 1.</p>	Avis
Multiple aerodromes	<p>785. For greater certainty, nothing in this Division prohibits the Minister from raising, lowering or maintaining the AVSEC level for more than one aerodrome at a time.</p> <p>[786 to 796 reserved]</p>	<p>785. Il est entendu que rien dans la présente section n'empêche le ministre d'augmenter, d'abaisser ou de maintenir le niveau AVSEC pour plus d'un aéroport à la fois.</p> <p>[786 à 796 réservés]</p>	Plusieurs aéroports
Notice requirements	<p>43. Section 800 of the Regulations is replaced by the following:</p> <p>800. A notice referred to in subsection 7.7(1) of the Act must</p> <p>(a) be in writing;</p> <p>(b) set out the particulars of the alleged contravention;</p> <p>(c) state that the person on whom the notice is served or to whom it is sent has the option of paying the amount specified in the notice or filing with the Tribunal a request for a review of the alleged contravention or the amount of the penalty;</p> <p>(d) state that payment of the amount specified in the notice will be accepted by the Minister in satisfaction of the amount of the penalty for the alleged contravention and that no further proceedings under Part I of the Act will be taken against</p>	<p>43. L'article 800 du même règlement est remplacé par ce qui suit :</p> <p>800. L'avis mentionné au paragraphe 7.7(1) de la Loi doit :</p> <p>a) être par écrit;</p> <p>b) comporter une description des faits reprochés;</p> <p>c) énoncer que le destinataire de l'avis doit soit payer le montant fixé dans l'avis, soit déposer auprès du Tribunal une requête en révision des faits reprochés ou du montant de l'amende;</p> <p>d) énoncer que le paiement du montant fixé dans l'avis sera accepté par le ministre en règlement de l'amende imposée et qu'aucune poursuite ne sera intentée par la suite au titre de la partie I de la Loi contre le destinataire de l'avis pour la même contravention;</p> <p>e) énoncer que, si le destinataire de l'avis dépose une requête en révision auprès du Tribunal, il se</p>	Exigences — avis

the person on whom the notice in respect of that contravention is served or to whom it is sent;

(e) state that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be provided with an opportunity consistent with procedural fairness and natural justice to present evidence before the Tribunal and make representations in relation to the alleged contravention if the person files a request for a review with the Tribunal; and

(f) state that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be deemed to have committed the contravention set out in the notice if the person fails to pay the amount specified in the notice and fails to file a request for a review with the Tribunal within the prescribed period.

44. Part 15 of the Regulations is replaced by the following:

PART 15

TRANSITIONAL PROVISIONS

CLASS 1 AERODROMES

Operators 801. (1) Sections 196 and 199 do not apply to the operator of an aerodrome until December 15, 2014.

Operators (2) Sections 197 and 198 do not apply to the operator of an aerodrome until March 15, 2015.

Operators (3) The following provisions do not apply to the operator of an aerodrome until April 15, 2015:
 (a) sections 115 to 118; and
 (b) paragraph 206(1)(c).

Operators (4) Sections 202 and 204 do not apply to the operator of an aerodrome until February 15, 2016.

Operators (5) The following provisions do not apply to the operator of an aerodrome until May 15, 2016:
 (a) sections 97 and 98;
 (b) section 205;
 (c) paragraph 207(1)(b); and
 (d) paragraph 208(1)(b).

CLASS 2 AERODROMES

Operators 802. (1) The following provisions do not apply to the operator of an aerodrome until April 15, 2015:

- (a) sections 271 to 274; and
- (b) paragraph 367(1)(c).

Operators (2) Sections 365 and 366 do not apply to the operator of an aerodrome until April 15, 2016.

verra accorder la possibilité de présenter ses éléments de preuve et ses observations sur les faits reprochés, conformément aux principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle;

f) énoncer que l'omission par le destinataire de l'avis de verser le montant fixé dans l'avis et de déposer dans le délai imparti une requête en révision auprès du Tribunal vaudra déclaration de responsabilité à l'égard de la contravention.

44. La partie 15 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 15

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

AÉRODROMES DE CATÉGORIE 1

Exploitants 801. (1) Les articles 196 et 199 ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome qu'à compter du 15 décembre 2014.

Exploitants (2) Les articles 197 et 198 ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome qu'à compter du 15 mars 2015.

Exploitants (3) Les dispositions ci-après ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome qu'à compter du 15 avril 2015 :
 a) les articles 115 à 118;
 b) l'alinéa 206(1)c).

Exploitants (4) Les articles 202 et 204 ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome qu'à compter du 15 février 2016.

Exploitants (5) Les dispositions ci-après ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome qu'à compter du 15 mai 2016 :
 a) les articles 97 et 98;
 b) l'article 205;
 c) l'alinéa 207(1)b);
 d) l'alinéa 208(1)b).

AÉRODROMES DE CATÉGORIE 2

Exploitants 802. (1) Les dispositions ci-après ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome qu'à compter du 15 avril 2015 :

- a) les articles 271 à 274;
- b) l'alinéa 367(1)c).

Exploitants (2) Les articles 365 et 366 ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome qu'à compter du 15 avril 2016.

Operators	<p>(3) The following provisions do not apply to the operator of an aerodrome until September 15, 2016:</p> <p>(a) sections 261 and 262;</p> <p>(b) paragraph 368(1)(b); and</p> <p>(c) paragraph 369(1)(b).</p>	<p>(3) Les dispositions ci-après ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome qu'à compter du 15 septembre 2016 :</p> <p>a) les articles 261 et 262;</p> <p>b) l'alinéa 368(1)b);</p> <p>c) l'alinéa 369(1)b).</p>	Exploitants
-----------	---	---	-------------

CLASS 3 AERODROMES

AÉRODROMES DE CATÉGORIE 3

Operators	<p>803. (1) The following provisions do not apply to the operator of an aerodrome until April 15, 2015:</p> <p>(a) sections 426 to 429; and</p> <p>(b) paragraph 474(1)(c).</p>	<p>803. (1) Les dispositions ci-après ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome qu'à compter du 15 avril 2015 :</p> <p>a) les articles 426 à 429;</p> <p>b) l'alinéa 474(1)c).</p>	Exploitants
-----------	---	--	-------------

Operators	<p>(2) Sections 472 and 473 do not apply to the operator of an aerodrome until September 15, 2016.</p>	<p>(2) Les articles 472 et 473 ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome qu'à compter du 15 septembre 2016.</p>	Exploitants
-----------	--	---	-------------

Operators	<p>(3) The following provisions do not apply to the operator of an aerodrome until March 15, 2017:</p> <p>(a) sections 416 and 417;</p> <p>(b) paragraph 475(1)(b); and</p> <p>(c) paragraph 476(1)(b).</p>	<p>(3) Les disposition ci-après ne s'appliquent à l'exploitant d'un aérodrome qu'à compter du 15 mars 2017 :</p> <p>a) les articles 416 et 417;</p> <p>b) l'alinéa 475(1)b);</p> <p>c) l'alinéa 476(1)b).</p>	Exploitants
-----------	---	---	-------------

45. Schedule 1 to the Regulations is amended by replacing the section references after the heading "SCHEDULE 1" with the following:

45. Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 1 », à l'annexe 1 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

(Paragraph 2(d) and sections 3, 6, 82, 83, 117, 273, 428, 505, 506, 508, 516 and 778)

(alinéa 2d) et articles 3, 6, 82, 83, 117, 273, 428, 505, 506, 508, 516 et 778)

46. Schedule 2 to the Regulations is amended by replacing the section references after the heading "SCHEDULE 2" with the following:

46. Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 2 », à l'annexe 2 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

(Paragraph 2(e), sections 3, 246, 247 and 273, paragraph 351(1)(a), subsection 351(2), paragraphs 352(1)(a) and (2)(a) and sections 428, 505, 506, 508, 516 and 778)

(alinéa 2e), articles 3, 246, 247 et 273, alinéa 351(1)a), paragraphe 351(2), alinéas 352(1)a) et (2)a) et articles 428, 505, 506, 508, 516 et 778)

47. Schedule 2 to the English version of the Regulations is amended by replacing the reference "Saskatoon (John D. Diefenbaker International)" opposite the reference "CYXE" with "Saskatoon (John G. Diefenbaker International)".

47. La mention « Saskatoon (John D. Diefenbaker International) » en regard de la mention « CYXE », à l'annexe 2 de la version anglaise du même règlement, est remplacée par la mention « Saskatoon (John G. Diefenbaker International) ».

48. Schedule 2 to the Regulations is amended by replacing the reference "Whitehorse (Erik Neilsen International)" opposite the reference "CYXY" with "Whitehorse (Erik Nielsen International)".

48. La mention « Whitehorse (aéroport international Erik Neilsen) » en regard de la mention « CYXY », à l'annexe 2 du même règlement est remplacée, par la mention « Whitehorse (aéroport international Erik Nielsen) ».

49. Schedule 3 to the Regulations is amended by replacing the section references after the heading "SCHEDULE 3" with the following:

49. Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 3 », à l'annexe 3 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

(Paragraph 2(f), sections 401, 402, and 428, paragraph 459(1)(a), subsection 459(2), paragraphs 460(1)(a) and (2)(a) and sections 505, 506, 508, 516 and 778)

(alinéa 2f), articles 401, 402 et 428, alinéa 459(1)a), paragraphe 459(2), alinéas 460(1)a) et (2)a) et articles 505, 506, 508, 516 et 778)

50. Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 95”:

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Division 3 — AVSEC Levels		
Section 97		25,000
Section 98		10,000

51. The references “Subsection 114(1)” and “Subsection 114(2)” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amounts in column 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Corporation
Subsection 115(1)	25,000
Subsection 116(1)	25,000
Subsection 116(2)	25,000
Section 117	25,000
Subsection 118(1)	10,000
Subsection 118(2)	10,000
Subsection 118(3)	10,000

52. The references “Subsection 121(1)” and “Section 122” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amounts in column 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Corporation
Section 121	25,000
Subsection 122(1)	25,000

53. The reference “Subsection 125(1)” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amount in column 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Corporation
Section 125	25,000

50. L’annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 95 », de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Section 3 — NIVEAUX AVSEC		
Article 97		25 000
Article 98		10 000

51. Les mentions « Paragraphe 114(1) » et « Paragraphe 114(2) » qui figurent dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et les montants figurant dans la colonne 3 en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne morale
Paragraphe 115(1)	25 000
Paragraphe 116(1)	25 000
Paragraphe 116(2)	25 000
Article 117	25 000
Paragraphe 118(1)	10 000
Paragraphe 118(2)	10 000
Paragraphe 118(3)	10 000

52. Les mentions « Paragraphe 121(1) » et « Article 122 » qui figurent dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et les montants figurant dans la colonne 3 en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne morale
Article 121	25 000
Paragraphe 122(1)	25 000

53. La mention « Paragraphe 125(1) » qui figure dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et le montant figurant dans la colonne 3 en regard de cette mention sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne morale
Article 125	25 000

54. Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 155(1)”:

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Subsection 155(1.1)		25,000

55. The reference “Section 167” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amount in column 2 are replaced by the following:

Column 1	Column 2
	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual
Subsection 167(1)	5,000
Subsection 167(2)	5,000

56. The reference “Section 174” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amount in column 3 are repealed.

57. The references “Paragraph 191(2)(m)” to “Subsection 212(1)” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amounts in columns 2 and 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Paragraph 193(1)(a)		25,000
Paragraph 193(1)(b)		25,000
Paragraph 193(1)(c)		10,000
Subsection 193(2)		25,000
Section 194		25,000
Subsection 195(1)		10,000
Subsection 195(2)		10,000
Subsection 195(3)		10,000
Section 197		25,000
Section 198		25,000
Subsection 200(1)		25,000
Subsection 200(2)		25,000
Subsection 200(3)		25,000
Subsection 200(4)		25,000
Subsection 200(5)		25,000
Subsection 202(1)		25,000
Section 204		25,000
Section 205		25,000
Subsection 205.2(1)		25,000
Subsection 205.2(2)		25,000
Subsection 205.2(3)		25,000
Subsection 205.2(5)		25,000
Subsection 206(1)		25,000
Subsection 207(1)		25,000

54. L’annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 155(1) », de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 155(1.1)		25 000

55. La mention « Article 167 » qui figure dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et le montant figurant dans la colonne 2 en regard de cette mention sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2
	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique
Paragraphe 167(1)	5 000
Paragraphe 167(2)	5 000

56. La mention « Article 174 » qui figure dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et le montant figurant dans la colonne 3 en regard de cette mention sont abrogés.

57. Les mentions « Alinéa 191(2)m) » à « Paragraphe 212(1) » qui figurent dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et les montants figurant dans les colonnes 2 et 3 en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Alinéa 193(1)a)		25 000
Alinéa 193(1)b)		25 000
Alinéa 193(1)c)		10 000
Paragraphe 193(2)		25 000
Article 194		25 000
Paragraphe 195(1)		10 000
Paragraphe 195(2)		10 000
Paragraphe 195(3)		10 000
Article 197		25 000
Article 198		25 000
Paragraphe 200(1)		25 000
Paragraphe 200(2)		25 000
Paragraphe 200(3)		25 000
Paragraphe 200(4)		25 000
Paragraphe 200(5)		25 000
Paragraphe 202(1)		25 000
Article 204		25 000
Article 205		25 000
Paragraphe 205.2(1)		25 000
Paragraphe 205.2(2)		25 000
Paragraphe 205.2(3)		25 000
Paragraphe 205.2(5)		25 000
Paragraphe 206(1)		25 000
Paragraphe 207(1)		25 000

Column 1 Designated Provision	Column 2 Maximum Amount Payable (\$)		Column 3 Maximum Amount Payable (\$)
	Individual	Corporation	
Subsection 208(1)			25,000
Section 209			10,000
Subsection 210(1)			10,000
Subsection 210(2)			10,000
Subsection 210(3)			10,000
Section 211			25,000
Section 212			25,000

58. The references “Paragraph 225(a)” to “Subsection 235(1)” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amounts in columns 2 and 3 are replaced by the following:

Column 1 Designated Provision	Column 2 Maximum Amount Payable (\$)		Column 3 Maximum Amount Payable (\$)
	Individual	Corporation	
Subsection 226(1)	5,000		25,000
Subsection 226(2)	5,000		25,000
Paragraph 227(a)	5,000		25,000
Paragraph 227(b)	5,000		25,000
Paragraph 227(c)	5,000		25,000
Paragraph 227(d)	5,000		25,000
Paragraph 227(e)	5,000		25,000
Paragraph 227(f)	5,000		25,000
Paragraph 227(g)	5,000		25,000
Subsection 231(1)	5,000		25,000
Subsection 231(2)	5,000		25,000
Subsection 234(1)	5,000		25,000
Subsection 234(2)	5,000		25,000
Section 235	5,000		25,000
Section 235.1	5,000		25,000

59. Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 259”:

Column 1 Designated Provision	Column 2 Maximum Amount Payable (\$)		Column 3 Maximum Amount Payable (\$)
	Individual	Corporation	
Division 3 — AVSEC Levels			
Section 261			25,000
Section 262			10,000

60. Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 270(2)”:

Column 1 Designated Provision	Column 2 Maximum Amount Payable (\$)		Column 3 Maximum Amount Payable (\$)
	Individual	Corporation	
Subsection 271(1)			25,000
Subsection 272(1)			25,000

Colonne 1 Texte désigné	Colonne 2 Montant maximal à payer (\$)		Colonne 3 Montant maximal à payer (\$)
	Personne physique	Personne morale	
Paragraphe 208(1)			25 000
Article 209			10 000
Paragraphe 210(1)			10 000
Paragraphe 210(2)			10 000
Paragraphe 210(3)			10 000
Article 211			25 000
Article 212			25 000

58. Les mentions « Alinéa 225a » à « Paragraphe 235(1) » qui figurent dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et les montants figurant dans les colonnes 2 et 3 en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1 Texte désigné	Colonne 2 Montant maximal à payer (\$)		Colonne 3 Montant maximal à payer (\$)
	Personne physique	Personne morale	
Paragraphe 226(1)	5 000		25 000
Paragraphe 226(2)	5 000		25 000
Alinéa 227a)	5 000		25 000
Alinéa 227b)	5 000		25 000
Alinéa 227c)	5 000		25 000
Alinéa 227d)	5 000		25 000
Alinéa 227e)	5 000		25 000
Alinéa 227f)	5 000		25 000
Alinéa 227g)	5 000		25 000
Paragraphe 231(1)	5 000		25 000
Paragraphe 231(2)	5 000		25 000
Paragraphe 234(1)	5 000		25 000
Paragraphe 234(2)	5 000		25 000
Article 235	5 000		25 000
Article 235.1	5 000		25 000

59. L’annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 259 », de ce qui suit :

Colonne 1 Texte désigné	Colonne 2 Montant maximal à payer (\$)		Colonne 3 Montant maximal à payer (\$)
	Personne physique	Personne morale	
Section 3 — NIVEAUX AVSEC			
Article 261			25 000
Article 262			10 000

60. L’annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 270(2) », de ce qui suit :

Colonne 1 Texte désigné	Colonne 2 Montant maximal à payer (\$)		Colonne 3 Montant maximal à payer (\$)
	Personne physique	Personne morale	
Paragraphe 271(1)			25 000
Paragraphe 272(1)			25 000

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Subsection 272(2)		25,000
Section 273		25,000
Subsection 274(1)		10,000
Subsection 274(2)		10,000
Subsection 274(3)		10,000

61. The references “Subsection 277(1)” and “Section 278” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amounts in column 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Corporation
Section 277	25,000
Subsection 278(1)	25,000

62. The reference “Subsection 281(1)” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amount in column 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Corporation
Section 281	25,000

63. The portion of column 2 of Schedule 4 to the Regulations opposite the references “Subsection 290(1)” and “Subsection 290(2)” in column 1 is replaced by the following:

Column 1	Column 2
	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual
Subsection 290(1)	5,000
Subsection 290(2)	5,000

64. Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 311(1)”:

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Subsection 311(1.1)		25,000

65. The reference “Section 323” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 272(2)		25 000
Article 273		25 000
Paragraphe 274(1)		10 000
Paragraphe 274(2)		10 000
Paragraphe 274(3)		10 000

61. Les mentions « Paragraphe 277(1) » et « Article 278 » qui figurent dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et les montants figurant dans la colonne 3 en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne morale
Article 277	25 000
Paragraphe 278(1)	25 000

62. La mention « Paragraphe 281(1) » qui figure dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et le montant figurant dans la colonne 3 en regard de cette mention sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne morale
Article 281	25 000

63. Le passage de la colonne 2 de l’annexe 4 du même règlement, en regard des mentions « Paragraphe 290(1) » et « Paragraphe 290(2) » figurant dans la colonne 1, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2
	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique
Paragraphe 290(1)	5 000
Paragraphe 290(2)	5 000

64. L’annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 311(1) », de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 311(1.1)		25 000

65. La mention « Article 323 » qui figure dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et

corresponding amount in column 2 are replaced by the following:

Column 1	Column 2
	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual
Subsection 323(1)	5,000
Subsection 323(2)	5,000

66. The reference “Section 330” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amount in column 3 are repealed.

67. The references “Paragraph 347(2)(m)” to “Section 373” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amounts in columns 2 and 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Paragraph 348(1)(a)		25,000
Paragraph 348(1)(b)		25,000
Paragraph 348(1)(c)		25,000
Paragraph 348(1)(d)		10,000
Subsection 348(2)		25,000
Section 349		25,000
Subsection 350(1)		10,000
Subsection 350(2)		10,000
Subsection 350(3)		10,000
Section 354		25,000
Section 355		25,000
Subsection 357(1)		25,000
Subsection 357(2)		25,000
Subsection 357(3)		25,000
Subsection 357(4)		25,000
Subsection 357(5)		25,000
Section 359		25,000
Section 361		25,000
Section 362		25,000
Subsection 364(1)		25,000
Subsection 364(2)		25,000
Subsection 364(3)		25,000
Subsection 364(4)		25,000
Subsection 364(6)		25,000
Subsection 365(1)		25,000
Section 366		25,000
Subsection 366.2(1)		25,000
Subsection 366.2(2)		25,000
Subsection 366.2(3)		25,000
Subsection 367(1)		25,000
Subsection 368(1)		25,000
Subsection 369(1)		25,000
Section 370		10,000
Subsection 371(1)		10,000
Subsection 371(2)		10,000
Subsection 371(3)		10,000
Section 372		25,000

le montant figurant dans la colonne 2 en regard de cette mention sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2
	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique
Paragraphe 323(1)	5 000
Paragraphe 323(2)	5 000

66. La mention « Article 330 » qui figure dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et le montant figurant dans la colonne 3 en regard de cette mention sont abrogés.

67. Les mentions « Alinéa 347(2)m » à « Article 373 » qui figurent dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et les montants figurant dans les colonnes 2 et 3 en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Alinéa 348(1)a)		25 000
Alinéa 348(1)b)		25 000
Alinéa 348(1)c)		25 000
Alinéa 348(1)d)		10 000
Paragraphe 348(2)		25 000
Article 349		25 000
Paragraphe 350(1)		10 000
Paragraphe 350(2)		10 000
Paragraphe 350(3)		10 000
Article 354		25 000
Article 355		25 000
Paragraphe 357(1)		25 000
Paragraphe 357(2)		25 000
Paragraphe 357(3)		25 000
Paragraphe 357(4)		25 000
Paragraphe 357(5)		25 000
Article 359		25 000
Article 361		25 000
Article 362		25 000
Paragraphe 364(1)		25 000
Paragraphe 364(2)		25 000
Paragraphe 364(3)		25 000
Paragraphe 364(4)		25 000
Paragraphe 364(6)		25 000
Paragraphe 365(1)		25 000
Article 366		25 000
Paragraphe 366.2(1)		25 000
Paragraphe 366.2(2)		25 000
Paragraphe 366.2(3)		25 000
Paragraphe 367(1)		25 000
Paragraphe 368(1)		25 000
Paragraphe 369(1)		25 000
Article 370		10 000
Paragraphe 371(1)		10 000
Paragraphe 371(2)		10 000
Paragraphe 371(3)		10 000
Article 372		25 000

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Section 373		25,000

68. Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 414”:

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Division 3 — AVSEC Levels		
Section 416		25,000
Section 417		10,000

69. Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 425(2)”:

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Subsection 426(1)		25,000
Subsection 427(1)		25,000
Subsection 427(2)		25,000
Section 428		25,000
Subsection 429(1)		10,000
Subsection 429(2)		10,000
Subsection 429(3)		10,000

70. The references “Subsection 432(1)” and “Section 433” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amounts in column 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Corporation
Section 432	25,000
Subsection 433(1)	25,000

71. The reference “Subsection 435(1)” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amount in column 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Corporation
Section 435	25,000

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Article 373		25 000

68. L’annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 414 », de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Section 3 — NIVEAUX AVSEC		
Article 416		25 000
Article 417		10 000

69. L’annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 425(2) », de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Section 3 — NIVEAUX AVSEC		
Article 416		25 000
Article 417		10 000

70. Les mentions « Paragraphe 432(1) » et « Article 433 » qui figurent dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et les montants figurant dans la colonne 3 en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne morale
Article 432	25 000
Paragraphe 433(1)	25 000

71. La mention « Paragraphe 435(1) » qui figure dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et le montant figurant dans la colonne 3 en regard de cette mention sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne morale
Article 435	25 000

72. The references “Paragraph 455(2)(m)” to “Section 480” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amounts in columns 2 and 3 are replaced by the following:

72. Les mentions « Alinéa 455(2)m » à « Article 480 » qui figurent dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et les montants figurant dans les colonnes 2 et 3 en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Column 1 Designated Provision	Column 2 Maximum Amount Payable (\$)		Column 3 Maximum Amount Payable (\$)
	Individual	Corporation	
Paragraph 456(1)(a)			25,000
Paragraph 456(1)(b)			25,000
Paragraph 456(1)(c)			25,000
Paragraph 456(1)(d)			10,000
Subsection 456(2)			25,000
Section 457			25,000
Subsection 458(1)			10,000
Subsection 458(2)			10,000
Subsection 458(3)			10,000
Section 461			25,000
Section 462			25,000
Subsection 464(1)			25,000
Subsection 464(2)			25,000
Subsection 464(3)			25,000
Subsection 464(4)			25,000
Subsection 464(5)			25,000
Section 466			25,000
Section 468			25,000
Section 469			25,000
Subsection 471(1)			25,000
Subsection 471(2)			25,000
Subsection 471(3)			25,000
Subsection 471(4)			25,000
Subsection 471(6)			25,000
Subsection 472(1)			25,000
Section 473			25,000
Subsection 473.2(1)			10,000
Subsection 473.2(2)			25,000
Subsection 474(1)			25,000
Subsection 475(1)			25,000
Subsection 476(1)			25,000
Section 477			10,000
Subsection 478(1)			10,000
Subsection 478(2)			10,000
Subsection 478(3)			10,000
Section 479			25,000
Section 480			25,000

Colonne 1 Texte désigné	Colonne 2 Montant maximal à payer (\$)		Colonne 3 Montant maximal à payer (\$)
	Personne physique	Personne morale	
Alinéa 456(1)a)			25 000
Alinéa 456(1)b)			25 000
Alinéa 456(1)c)			25 000
Alinéa 456(1)d)			10 000
Paragraphe 456(2)			25 000
Article 457			25 000
Paragraphe 458(1)			10 000
Paragraphe 458(2)			10 000
Paragraphe 458(3)			10 000
Article 461			25 000
Article 462			25 000
Paragraphe 464(1)			25 000
Paragraphe 464(2)			25 000
Paragraphe 464(3)			25 000
Paragraphe 464(4)			25 000
Paragraphe 464(5)			25 000
Article 466			25 000
Article 468			25 000
Article 469			25 000
Paragraphe 471(1)			25 000
Paragraphe 471(2)			25 000
Paragraphe 471(3)			25 000
Paragraphe 471(4)			25 000
Paragraphe 471(6)			25 000
Paragraphe 472(1)			25 000
Article 473			25 000
Paragraphe 473.2(1)			10 000
Paragraphe 473.2(2)			25 000
Paragraphe 474(1)			25 000
Paragraphe 475(1)			25 000
Paragraphe 476(1)			25 000
Article 477			10 000
Paragraphe 478(1)			10 000
Paragraphe 478(2)			10 000
Paragraphe 478(3)			10 000
Article 479			25 000
Article 480			25 000

73. The portion of columns 2 and 3 of Schedule 4 to the Regulations opposite the reference “Section 518” in column 1 is replaced by the following:

73. Le passage de la colonne 2 de l’annexe 4 du même règlement, en regard de la mention « Article 518 » figurant dans la colonne 1, est remplacé par ce qui suit :

Column 1 Designated Provision	Column 2 Maximum Amount Payable (\$)		Column 3 Maximum Amount Payable (\$)
	Individual	Corporation	
Section 518	3,000	10,000	

Colonne 1 Texte désigné	Colonne 2 Montant maximal à payer (\$)		Colonne 3 Montant maximal à payer (\$)
	Personne physique	Personne morale	
Article 518	3 000	10 000	

74. The reference “Section 519” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the

74. La mention « Article 519 » qui figure dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et

corresponding amounts in columns 2 and 3 are replaced by the following:

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Subsection 519(1)	3,000	10,000
Subsection 519(2)	3,000	10,000
Subsection 519(3)	3,000	10,000

75. The Regulations are amended by replacing “security personnel” with “aerodrome security personnel” in the following provisions:

- (a) section 108;
- (b) section 266; and
- (c) section 421.

COMING INTO FORCE

76. 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.)

Executive summary

Issues: Aviation security is a dynamic field in which threats and risks are constantly evolving. Inflexible security processes and practices may become predictable and, therefore, less effective. Security regulation must adopt a systemic approach to achieve effective and efficient aviation security. To be most effective in this dynamic environment, regulation must allow for proactive approaches to aviation security through coordination of security mandates and formalized information sharing, appropriate training of specified personnel, standardized risk assessment and security planning that includes preparing rapid short-term responses in anticipation of heightened levels of threat and risk. Canada must also continue to align its aviation security framework with international standards. With these amendments, Transport Canada is continuing its revitalizing of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* to further enhance airport security programs and increase regulatory efficiency.

Description: The Amendments complete the introduction of aviation security programs for Canada’s airports designated for security screening, introducing enhanced requirements that include establishing a national aviation security “AVSEC” level system to communicate a change in the level of risk to industry and to require a short-term, graduated and scalable/adaptable response from airport operators to align to this escalation in risk.

les montants figurant dans les colonnes 2 et 3 en regard de cette mention sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 519(1)	3 000	10 000
Paragraphe 519(2)	3 000	10 000
Paragraphe 519(3)	3 000	10 000

75. Dans les passages ci-après du même règlement, « personnel de sûreté » est remplacé par « personnel de sûreté de l’aérodrome » :

- a) l’article 108;
- b) l’article 266;
- c) l’article 421.

ENTRÉE EN VIGUEUR

76. 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.)

Résumé

Enjeux : La sûreté aérienne est un domaine dynamique où les menaces et les risques évoluent continuellement. Des processus et des pratiques de sûreté inflexibles pourraient devenir prévisibles, donc moins efficaces. La réglementation en matière de sûreté doit être faite selon une approche systémique pour que la sûreté aérienne soit efficiente et efficace. Afin qu’elle soit des plus efficaces dans ce milieu dynamique, la réglementation doit permettre des approches proactives en matière de sûreté aérienne; il faut donc coordonner les mandats de sûreté et officialiser l’échange de l’information, donner la formation appropriée au personnel précisé et uniformiser l’évaluation des risques et la planification de la sûreté, ce qui comprend la préparation d’interventions rapides à court terme lors d’états de risque et de menace accrus. Le Canada doit également continuer d’harmoniser son cadre de sûreté aérienne avec les normes internationales. Avec ces modifications, Transports Canada continue de moderniser son *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* afin d’améliorer davantage les programmes de sûreté aéroportuaire et l’efficacité réglementaire.

Description : Les modifications viennent achever l’introduction des programmes de sûreté aérienne visant les aéroports canadiens désignés pour le contrôle de sûreté en présentant des exigences améliorées pour inclure l’établissement d’un système national de niveaux de sûreté aérienne « AVSEC » afin de communiquer les changements au niveau de risque à l’industrie et d’exiger les mesures d’intervention à court terme, graduées et adaptables au changement du niveau de risque que doivent prendre les exploitants d’aéroport.

The Amendments also introduce core elements of a security program for airports, such as

- airport security risk assessments to identify and prioritize risks;
- strategic airport security plans detailing how identified risks will be managed;
- additional safeguards proactively developed by operators in order to prepare for changes in the AVSEC levels system;
- training requirements for security personnel that further reflect international recommended practices;
- enhanced emergency plans and security exercise requirements to further build readiness and capacity; and
- implementation of multi-agency advisory committees at Canada's largest airports to facilitate aviation security information sharing.

The Amendments also address issues of clarity, consistency and duplication.

Cost-benefit statement: The Amendments are estimated to result in \$11.6 million in costs (present value) over 25 years, in addition to any potential, unknown costs that could arise based on the outcomes of the security assessment and the resulting implementation of strategic airport security plans. If the Amendments prevent just one significant act of unlawful interference with civil aviation, however, they could result in benefits as high as \$223 billion. Under the Amendments, significant costs will only be incurred where there are significant risks and when they enable airports to manage these risks in an as effective and efficient manner as possible. It is therefore expected that the Amendments will result in a net benefit to Canadians.

“One-for-One” Rule and small business lens: The “One-for-One” Rule applies with the annualized administrative cost to be offset estimated at \$198 among 89 airports. In application of the small business lens, Transport Canada has chosen a targeted option that aligns compliance costs with underlying risk, and this has resulted in a reduction of the overall burden on small businesses being reduced by more than 80% from what was originally proposed.

Domestic and international coordination and cooperation: Canada is a member state of the International Civil Aviation Organization and is committed to meet international standards, one of which is to embed aviation security program requirements into domestic legislation. This proposal, combined with the foundational aviation security program requirements for airports introduced in the new *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* in January 2012, will allow Canada to further meet and exceed this international standard.

Background

Transport Canada and its aviation security partners continually work to maintain and improve one of the most secure and efficient aviation systems in the world. While aviation security

Les modifications prévoient également des éléments essentiels d'un programme de sûreté aéroportuaire, notamment :

- des évaluations de risques visant la sûreté aéroportuaire afin de recenser et de prioriser les risques;
- des plans stratégiques de sûreté aéroportuaire détaillant la manière dont seront gérés les risques recensés;
- des mesures de protection supplémentaires établies de manière proactive par les exploitants afin de parer aux changements dans le système de niveaux AVSEC;
- des exigences de formation pour le personnel de sûreté qui tiennent davantage compte des pratiques recommandées au niveau international;
- des exigences visant des plans d'urgence et des exercices de sûreté améliorés afin d'accroître l'état de préparation et de renforcer la capacité;
- la mise en place de comités consultatifs multi-organismes aux grands aéroports du Canada pour faciliter l'échange de l'information sur la sûreté aérienne.

Les modifications visent aussi à régler les problèmes de clarté, d'uniformité et de double emploi.

Énoncé des coûts et avantages : Les modifications devraient coûter environ 11,6 millions de dollars (valeur actuelle) sur 25 ans, en plus de tout coût inconnu qui pourrait survenir avec les résultats des évaluations de risques visant la sûreté aéroportuaire et la mise en œuvre des plans stratégiques de sûreté aéroportuaire. Toutefois, si les modifications n'empêchaient qu'une seule atteinte illicite grave à l'aviation civile, les avantages pourraient être de l'ordre de 223 milliards de dollars. Les modifications sont établies de sorte que les coûts importants seront supportés seulement en cas de risques élevés et s'ils permettraient aux aéroports de gérer ces risques de la manière la plus efficace et efficiente possible. On s'attend donc à ce que les modifications se traduisent par un avantage net pour les Canadiens.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » s'applique en plus des coûts administratifs amortis sur une base annuelle qu'il faut compenser, estimés à 198 \$ pour les 89 aéroports. Du point de vue des petites entreprises, Transports Canada a opté pour une solution ciblée qui aligne les coûts de la conformité sur les risques sous-jacents, ce qui a permis d'abaisser le fardeau global des petites entreprises de plus de 80 % de moins que ce qui était proposé au départ.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Le Canada est un État membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale et s'est engagé à satisfaire aux normes internationales, dont l'une prévoit l'intégration des exigences du programme de sûreté aérienne dans la législation canadienne. Cette proposition, associée aux exigences de base du programme de sûreté aérienne pour les aéroports introduites dans le nouveau *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* en janvier 2012, permettra au Canada de respecter et de dépasser cette norme internationale.

Contexte

Transports Canada et ses partenaires de la sûreté aérienne travaillent continuellement à entretenir et à améliorer l'un des systèmes de transport aérien les plus sûrs et efficaces au monde.

requirements largely evolved in reaction to specific aviation security incidents, it is time to set in place regulations that enable more proactive management of aviation security. Since 2009, Transport Canada has consulted extensively, and developed a plan to streamline, rationalize and modernize the aviation security regulatory framework, to increase international credibility, and reduce compliance burden on regulated entities by simplifying and clarifying regulatory objectives. Due to the complexities of such a plan and based on requests from industry, this review work has been divided into a number of amendments packages including this one, which represents the second set of amendments to the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*.

Aviation security must be adaptable and proactive in the face of evolving threats and risks. The design and performance of aviation security regulation does not take place in a static threat or technological environment. Consequently, regulation needs to promote a programs-based approach to aviation security in Canada in order to further build the capacity to respond to new and emerging threats and risks while avoiding reactive regulation that leads to cumulative compliance burden and regulatory complexity. This approach is apparent in security programming requirements for operators for their areas of responsibility, and can be achieved through management-based regulation, or performance-based regulation. Each intends to foster innovation and efficiency by prescribing either the implementation of a system for industry management of security (management-based regulation) or by prescribing the desired security objective in regulatory requirements (performance-based regulation). However, such regulation does not prescribe how the regulated entity must achieve that system or objective.

Third-party reports and independent audits have recommended that Canada further harmonize its Regulations with Annex 17 to the *Convention on International Civil Aviation* (Chicago Convention). The International Civil Aviation Organization calls on member states to set requirements for their aviation industry to establish, implement and maintain written aviation security programs pursuant to Annex 17.

Regulated airport security programs have been undertaken in two phases after extensive consultation with stakeholders in order to facilitate compliance and ease compliance burden. While airport security program requirements form the most significant portion of this regulatory amendment package, other regulatory enhancements are included as part of Transport Canada's continued work to rationalize and modernize its regulations. Furthermore, following the publication of foundational elements of airport security programs and their primary security line partners in the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* on January 4, 2012, certain clarifications and improvements have been made to the Regulations and these Amendments form the last part of this package of regulations.

Issues

As an important member state of the International Civil Aviation Organization, Canada is committed to aligning its domestic legislation with the International Civil Aviation Organization's standard of having documented operator-led security programs. These aviation security program requirements applying to airports,

Comme les exigences de sûreté aérienne évoluent surtout en réaction à des incidents particuliers de sûreté aérienne, il est maintenant temps d'établir un règlement qui favorise une gestion plus proactive de la sûreté aérienne. Depuis 2009, Transports Canada a mené de vastes consultations et a établi un plan visant à simplifier, à rationaliser et à moderniser le cadre réglementaire de la sûreté aérienne, pour augmenter sa crédibilité au niveau international et réduire le fardeau de conformité sur les instances réglementées, dans lequel il simplifie et clarifie les objectifs réglementaires. En raison des complexités d'un tel plan et selon les demandes de l'industrie, ce travail de révision a été séparé en plusieurs ensembles de modifications, notamment celle-ci, qui représente la deuxième vague de modifications au *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*.

La sûreté aérienne doit être adaptable et assurée de manière proactive devant l'évolution des menaces et des risques. L'élaboration et l'exécution d'un règlement sur la sûreté aérienne ne se font pas dans un contexte de menaces ou de technologies statiques. Le règlement doit donc promouvoir une approche axée sur les programmes pour la sûreté aérienne au Canada, afin de renforcer davantage la capacité d'intervenir en cas de nouvelles menaces ou de nouveaux risques, tout en évitant une réglementation réactive qui fait augmenter le fardeau de conformité et la complexité réglementaire. Cette approche, évidente dans les exigences de programmation de la sûreté visant les exploitants, notamment au niveau de leurs responsabilités, pourra réussir si on prend un règlement axé sur la gestion ou le rendement. Chacun vise à favoriser l'innovation et l'efficacité soit en prescrivant la mise en place d'un système de gestion de la sûreté par l'industrie (règlement axé sur la gestion), soit en intégrant dans les exigences réglementaires l'objectif de sûreté souhaité (règlement axé sur le rendement). Mais un tel règlement ne prescrit pas la manière dont les instances réglementées doivent obtenir tel système ou atteindre tel objectif.

Dans des vérifications indépendantes et des rapports réalisés par des tiers, il était recommandé que le Canada harmonise davantage son règlement avec l'annexe 17 de la *Convention relative à l'Aviation civile internationale* (la Convention de Chicago). L'Organisation de l'aviation civile internationale a demandé aux États membres d'établir des exigences pour leur industrie du transport aérien en vue d'établir et de mettre en œuvre des programmes de sûreté aérienne dûment documentés, conformément à l'annexe 17.

Les programmes de sûreté aéroportuaire réglementés ont été entrepris en deux étapes à la suite de vastes consultations auprès des intervenants afin de faciliter la conformité et d'atténuer le fardeau qui en découle. Les exigences relatives aux programmes de sûreté aéroportuaire forment la portion la plus importante de cet ensemble de modifications réglementaires, mais d'autres améliorations font partie du travail continu de Transports Canada pour simplifier et moderniser sa réglementation. Par ailleurs, après la publication, le 4 janvier 2012, des éléments de base concernant les programmes de sûreté aéroportuaire et les partenaires de la première ligne de sûreté dans le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, la réglementation a été clarifiée et améliorée à certains égards, et cette vague de modifications est la dernière visant la réglementation.

Enjeux

En tant qu'État membre important de l'Organisation de l'aviation civile internationale, le Canada s'est engagé à harmoniser ses lois sur la norme de l'Organisation, qui prévoit la mise en place de programmes de sûreté documentés administrés par les exploitants d'aéroport. Ces exigences dans les programmes de sûreté aérienne

combined with those introduced in the new *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* in January 2012, will allow Canada to better meet international standards and expectations. Moreover, domestic independent third party reviews and audits of Canada's aviation security regulatory framework (e.g. the Five Year Review of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*) have resulted in recommendations regarding information sharing mechanisms and formalized risk management that will bring Canada to exceed international standards and practices.

Given the evolving and adaptive nature of aviation security threats, a modern aviation security regulatory framework must enable a more proactive, prepared, nimble, and risk-based approach underpinned by comprehensive, integrated systems for sharing information among security partners. This has been an ongoing message in the third party recommendations. Transport Canada recognizes that operators' ability to be proactive and adaptable needs to be enabled through regulation where appropriate, particularly when rapid responses are necessary to mitigate and manage evolving or sudden changes to aviation security risks. Addressing this concern is an integral component of Transport Canada's ongoing modernization of its aviation security regulatory framework.

While core aspects for strategic airport security plans have been introduced, additional elements are required to respond to international and domestic recommendations. Outstanding elements include formalized risk assessments, formalized information sharing through the establishment of multi-agency advisory committees, and risk management strategies (to be included in strategic airport security plans) for the highest volume airports in the country (Class 1 aerodromes). All designated airports require approved menus of safeguards and training requirements to increase preparedness, security awareness, and enhance security management.

Finally, as the Regulations continue to be carefully reviewed and revised, issues of clarity, consistency and duplication have been raised that need to be addressed. A portion of these Amendments are intended to update and help clarify certain terms and definitions, ensure consistent use of language between the English and the French, as well as clarify or delete certain provisions that have been deemed confusing, duplicative, or no longer necessary. Amendments to airport security program requirements for airports and their primary security line partners are included to further clarify regulatory objectives and facilitate compliance.

Objectives

An aviation security program is intended to help an organization manage and support aviation security in a way that is comprehensive, integrated, coordinated and risk-based. It is comprised of elements, such as policies, processes, procedures and practices that are focused on security detection, prevention, preparedness, response and recovery to safeguard civil aviation against acts or attempted acts of unlawful interference. These elements are documented, implemented and maintained. The immediate outcomes expected by the implementation of the proposed Amendments,

qui s'appliquent aux aéroports, combinées à celles présentées en janvier 2012 dans le nouveau *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, permettront au Canada de mieux répondre aux normes et aux attentes internationales. De plus, les examens et les vérifications du cadre canadien de réglementation de la sûreté aérienne menés au pays par des tiers indépendants (par exemple l'Examen quinquennal de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*) ont donné lieu à des recommandations concernant des mécanismes d'échange de l'information et l'officialisation de la gestion des risques qui permettront au Canada de surpasser les normes et les pratiques internationales.

Comme les menaces visant la sûreté aérienne évoluent et s'adaptent en fonction du contexte, un cadre moderne de réglementation de la sûreté aérienne doit faciliter une approche davantage proactive, préparée, souple, axée sur les risques et soutenue par des systèmes complets et intégrés pour l'échange de l'information entre les partenaires de sûreté. Ce message a été omniprésent dans les recommandations des tierces parties. Transports Canada reconnaît que la capacité des exploitants à être proactifs et à s'adapter doit être réglementée au besoin, particulièrement lorsque des interventions rapides sont nécessaires pour atténuer ou gérer les risques visant la sûreté aérienne qui évoluent ou se matérialisent soudainement. Transports Canada intègre cette préoccupation dans le processus actuel de modernisation de son cadre de réglementation de la sûreté aérienne.

Bien que les aspects essentiels des plans stratégiques de sûreté aéroportuaire aient été mis en place, des éléments supplémentaires sont nécessaires pour répondre aux recommandations internationales et nationales. Parmi les éléments qu'il reste à définir, on compte l'officialisation des évaluations de risques et de l'échange de l'information, par l'établissement de comités consultatifs multi-organismes, et la mise en place de stratégies de gestion des risques (à inclure dans les plans stratégiques de sûreté aéroportuaire) pour les aéroports qui traitent les plus grands volumes au pays (les aérodromes de catégorie 1). Tous les aéroports désignés devront être dotés d'un répertoire approuvé de mesures de protection et de formation afin d'améliorer leur état de préparation, de mieux connaître les questions de sûreté et d'améliorer la gestion de la sûreté.

Finalement, pendant que le Règlement continue d'être minutieusement examiné et révisé, des problèmes de clarté, d'uniformité et de double emploi sont soulevés et doivent être réglés. Une partie de ces modifications servent à mettre à jour et à clarifier certains termes et définitions, à assurer l'utilisation uniforme de la terminologie en anglais et en français, ainsi qu'à clarifier ou à supprimer certaines dispositions qui ont été jugées floues, redondantes ou désuètes. Des modifications aux exigences actuelles du programme de sûreté aéroportuaire visant les aéroports et leurs partenaires de la première ligne de sûreté sont incluses pour clarifier davantage les objectifs réglementaires et faciliter la conformité.

Objectifs

Avec un programme de sûreté aérienne, on compte aider les organisations à gérer et à soutenir la sûreté aérienne d'une manière exhaustive, intégrée, concertée et axée sur les risques. Le programme renferme des éléments comme des politiques, des processus, des procédures et des pratiques en mettant l'accent sur la détection, la prévention, la préparation, l'intervention et la récupération en cas d'atteintes illicites et de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile. Ces éléments sont documentés, mis en œuvre et tenus à jour. Voici les résultats immédiats attendus de la mise en

particularly with respect to the core airport security program elements applying to airports are

- operators and their security partners have increased security awareness through training, exercises, the assessment of risk, and security planning;
- increased sharing of aviation security information among security partners at airports; and
- key aviation security partners at airports work towards the adoption of a more coordinated, comprehensive and integrated approach to managing security, with greater capacity to detect, prevent, prepare, respond and recover from acts or attempted acts of unlawful interference.

In the longer term, requiring aviation security programs for airports is expected to increase the capacity and preparedness of operators and their tenants to address security threats, risks and incidents through improved detection, prevention, preparedness, response and recovery; make more informed risk-based decisions about aviation security issues based on information shared among security partners; be more proactively engaged in addressing security risks; and manage aviation security in a more comprehensive, coordinated and integrated manner. As aviation security programs are an international standard under the International Civil Aviation Organization's Annex 17, these Amendments further enable Canadian airport operators to operate in a manner that is consistent with international aviation security practices and standards. The regulatory updates and clarifications that are also part of these Amendments will also further facilitate compliance and improve regulatory efficiency.

Description

Airport security programs

The regulatory package consists of two groups of amendments: enhanced airport security program requirements, and further revision and clarification of certain aspects of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*, including both older, more complex issues and issues raised since publication of the first phase of aviation security program requirements.

The airport security program amendments that would apply to all designated airports include

- Establishing an AVSEC level system to institute a formal structure to communicate a change in the level of risk to aviation beyond normal circumstances. This will then trigger requirements for operators to take necessary actions above baseline requirements. These actions will be developed proactively by operators in order to effectively address the short-term or immediate risks. The system will consist of three AVSEC levels, with level 1 being the baseline. AVSEC level 2 (elevated) and AVSEC level 3 (critical or imminent) will communicate heightened risk conditions as well as the expectation that certain operators will need to respond with safeguard actions accordingly. The proposed AVSEC level system, however, will not provide operators with any additional authority beyond what they are already empowered to do.

œuvre des modifications proposées, particulièrement en ce qui a trait aux éléments essentiels du programme de sûreté s'appliquant aux aéroports :

- les exploitants et leurs partenaires de la sûreté connaissent mieux la sûreté grâce à la formation, aux exercices, aux évaluations de risques et à la planification en matière de sûreté;
- les partenaires de la sûreté aux aéroports se communiquent davantage l'information sur la sûreté aérienne;
- les principaux partenaires de la sûreté aérienne aux aéroports travaillent à adopter une approche plus concertée, exhaustive et intégrée pour gérer la sûreté, qui facilite la détection, la prévention et la préparation en cas d'atteintes illicites et de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, et l'intervention et la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes.

À long terme, le fait d'exiger que les aéroports instaurent des programmes de sûreté aérienne devrait faire augmenter la capacité et l'état de préparation des exploitants et de leurs locataires, qui pourront ainsi intervenir en cas de menaces, de risques et d'incidents de sûreté grâce à des mesures de détection, de prévention, de préparation, d'intervention et de récupération améliorées; prendre des décisions plus éclairées axées sur les risques en cas de problèmes de sûreté aérienne et en fonction de l'information que les divers partenaires de sûreté se seront échangée; s'occuper plus proactivement des risques visant la sûreté; gérer la sûreté aérienne de manière plus exhaustive, concertée et intégrée. Comme les programmes de sûreté aérienne sont une norme internationale dans le cadre de l'annexe 17 de l'Organisation de l'aviation civile internationale, les modifications permettront aux exploitants d'aéroport canadiens de fonctionner d'une manière plus cohérente avec les pratiques et les normes de sûreté aérienne internationales. Les mises à jour et clarifications au Règlement qui font également partie des modifications permettront aussi de faciliter davantage la conformité et d'améliorer l'efficacité de la réglementation.

Description

Programmes de sûreté aéroportuaire

Le projet de règlement compte deux groupes de modifications : des exigences resserrées pour le programme de sûreté aéroportuaire, puis la révision et la clarification plus poussées de certains aspects du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, notamment les anciennes questions plus complexes et celles soulevées depuis la publication de la première phase d'exigences pour les programmes de sûreté aérienne.

Voici certaines des modifications au programme de sûreté aéroportuaire qui s'appliqueront à tous les aéroports désignés :

- établir un système de niveaux AVSEC pour instituer une structure officielle pour communiquer un changement dans le niveau de risque visant le transport aérien au-delà des circonstances normales. Cela exigera du coup que les exploitants prennent les mesures nécessaires qui surpassent les exigences de base. Les exploitants établiront ces mesures de façon proactive afin d'atténuer efficacement les risques à court terme ou immédiats. Le système comprendra trois niveaux AVSEC : le niveau 1 sera le niveau de référence, alors que le niveau 2 (élevé) et le niveau 3 (critique ou imminent) communiqueront les états de risque accru, mais aussi le fait qu'on s'attend à ce que certains exploitants y réagissent au moyen de mesures de protection convenables. Avec le système de niveaux AVSEC proposé, toutefois, les exploitants ne verront pas d'autres pouvoirs s'ajouter à ceux qu'ils ont déjà;

- Having operators develop menus of additional safeguards detailing actions that already exist at the aerodromes as well as those that could be taken to address heightened risk conditions in response to raised AVSEC levels. These menus of safeguards for rapid response to AVSEC levels will be documented and submitted to Transport Canada for approval (note that for Class 1 airports, the additional safeguards will form part of the strategic airport security plan requirement discussed below). A phased implementation is being proposed (detailed in the “Implementation, enforcement and service standards” section). The approval of the list of safeguards will acknowledge the planned response activities by the operator in the event of heightened risk, but will not provide operators with authority to conduct those activities until such time as a heightened AVSEC level is reached.
- Implementing training requirements for airport security personnel that will include the following subject areas: international and national aviation security requirements, security controls and processes at the airport, recognition of goods that pose an immediate threat to aviation security, actions to be taken by personnel in response to a threat, applicable aviation security equipment and systems, as well as follow-up training on any changes to security requirements, controls, processes or trends and issues.
- Enhancing the requirements for emergency plans and security exercises for greater response capacity and preparedness. The Amendments update emergency plan requirements to include response procedures for “other acts of unlawful interference with civil aviation”.¹ As a result, exercises will test the broadened emergency plan as well as the menus of additional safeguards. The Amendments also increase the frequency of what is now being termed “operations-based” exercises to every two years for Class 1 and 2 aerodromes, and every four years for Class 3 aerodromes. The previous requirements required live exercises every three years for Class 1 aerodromes and every five years for Class 2 and 3 aerodromes. The new frequency aligns with International Civil Aviation Organization standards.
- faire établir par les exploitants des répertoires de mesures de protection supplémentaires détaillant les mesures qui existent déjà à l’aérodrome de même que celles qui pourraient être prises pour faire face aux états de risque accru lors de niveaux AVSEC augmentés. Les répertoires de mesures de protection élaborés par les exploitants pour réagir rapidement aux différents niveaux AVSEC seront documentés et présentés à Transports Canada pour approbation (à noter que pour les aéroports de catégorie 1, les mesures de protection supplémentaires feront partie de l’exigence concernant le plan stratégique de sûreté aéroportuaire abordé ci-après). Une mise en œuvre graduelle est proposée (détaillée à la section « Mise en œuvre, application et normes de service »). L’approbation de la liste des mesures de protection prendra en compte les activités d’intervention planifiées par l’exploitant en cas de risque accru, mais ne donnera pas aux exploitants le pouvoir de mener ces activités tant que le niveau AVSEC ne sera pas augmenté;
- mettre en œuvre des exigences de formation pour le personnel de sûreté de l’aéroport qui incluront les éléments suivants : exigences de sûreté aérienne internationales et nationales; contrôles et processus de sûreté à l’aéroport; reconnaissance des biens qui posent une menace immédiate à la sûreté aérienne; mesures d’intervention à prendre par le personnel à la suite de menaces; équipement et systèmes de sûreté aérienne applicables; et formation d’appoint sur tout changement visant les exigences, les contrôles et les processus ou encore les tendances et les enjeux en matière de sûreté;
- rehausser les exigences concernant les plans d’urgence et les exercices de sûreté pour une meilleure capacité d’intervention et un meilleur état de préparation. Les modifications viendront mettre à jour les exigences concernant les plans d’urgence en vue d’intégrer des procédures d’intervention visant « les autres cas d’atteintes illicites à l’aviation civile »¹. Par conséquent, les exercices permettront de mettre à l’essai les plans d’urgence dont la portée sera incessamment élargie et les répertoires de mesures de protection supplémentaires. Les modifications feront également augmenter la fréquence de ce qui est maintenant appelé « exercices axés sur les opérations » tous les deux ans pour les aéroports de catégorie 1 et 2 et tous les quatre ans pour les aéroports de catégorie 3. Les exigences précédentes nécessitaient des exercices réels tous les trois ans pour les aéroports de catégorie 1 et tous les cinq ans pour les aéroports de catégorie 2 et 3. Les nouvelles fréquences s’alignent avec les normes de l’Organisation de l’aviation civile internationale.

In the case of Class 1 airports, operators will also be required to establish the following additional elements:

- Security risk assessments to identify, analyse, and prioritize risks at the airport based on a threat assessment, a criticality assessment, a vulnerability assessment and impact assessment. Security risk assessments will be submitted to Transport Canada for approval based on criteria set out in the Amendments.
- Strategic airport security plans that will detail efforts to mitigate and manage the medium to high risks identified and prioritized in the security risk assessment. Strategic airport security plans will also include menus of additional safeguards specifying short-term security activities that could be taken in response to changing AVSEC levels. Security plans will be submitted to
- Dans le cas des aéroports de catégorie 1, les exploitants seront aussi tenus d’ajouter les éléments suivants :
- des évaluations de risques visant la sûreté afin de recenser, d’analyser et de prioriser les risques aux aéroports en fonction d’une évaluation de la menace, de la criticité, de la vulnérabilité et de l’incidence. Les évaluations de risques visant la sûreté seront remises à Transports Canada, qui les approuvera ensuite selon des critères établis dans les modifications;
- des plans stratégiques de sûreté aéroportuaire détaillant les efforts qui serviront à atténuer et à gérer les risques moyens à élevés qui ont été recensés et priorisés dans l’évaluation des risques visant la sûreté. Les plans stratégiques de sûreté aéroportuaire comprendront également des répertoires de mesures

¹ ICAO gives examples of other act of unlawful interference with civil aviation, including the use of an aircraft in service for the purpose of causing death, serious bodily injury, or serious damage to property or the environment.

¹ L’OACI donne des exemples d’autres atteintes illicites à l’aviation civile, notamment l’utilisation d’un aéronef en service en vue de causer la mort, des blessures corporelles graves, ou encore d’importants dommages à la propriété ou à l’environnement.

Transport Canada for approval based on criteria set out in the proposed Amendments.

- Multi-agency advisory committees, to act as formalized consultative bodies for the airport operators, composed of law enforcement and security agencies present at the airport. The multi-agency advisory committees will facilitate information sharing, best practices and particular expertise related to aviation security threats and vulnerabilities for the purpose of assisting an airport operator in carrying out an informed security risk assessment, as well as reviewing those assessments and security plans.

Under the Amendments, Class 2 and Class 3 airport operators will not be required to conduct security risk assessments or develop a resultant strategic airport security plan for approval, but such operators could be ordered by the Minister to implement these elements. For example, a ministerial order may be required if there is a sudden change in an airport's characteristics (such as an increase in volume of international or transborder flights) that results in a higher risk than is generally associated with that class of airport.

Rationalization of the regulatory framework

Several issues have been identified by stakeholders internally and externally during the course of the Aviation Security Regulatory Review and are being addressed as solutions are developed. In addition, certain issues have been raised since the publication of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. For this set of Amendments, the following changes are being proposed:

- The definition of "restricted area" is amended to more clearly distinguish it from non-public and non-restricted areas in an airport.
- Parts 4, 5, and 6 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* are amended to reflect the fact that explosives detection screening checkpoints are locations where passenger, non-passenger and checked baggage screening are integrated.
- Sections 139, 295, and 449 are amended to clarify requirements for an airport operator to allow a person to enter or remain in a restricted area.
- A condition is added to subsections 142(2), 298(2), and 452(2) to broaden the circumstances under which general aviation pilots can gain access to their aircraft in restricted areas.
- A requirement is added under sections 167 and 323 for a person to visibly display their temporary pass on their outer clothing at all times.
- Sections 155 and 311 are amended to require an operator of an airport to inform the Canadian Air Transport Security Authority generally of the reason for requesting the deactivation of a restricted area identity card. This amendment will then remove the requirement for an operator of an airport to notify the Canadian Air Transport Security Authority when a card is specifically reported as stolen or lost under sections 174 and 330.
- Section 79 and subsection 527(1) are amended to clarify when a Canadian in-flight security officer may transport a loaded firearm.

de protection supplémentaires précisant les activités de sûreté à court terme qui pourraient être décidées en réponse à des niveaux AVSEC changeants. Les plans de sûreté seront présentés à Transports Canada, qui les approuvera ensuite selon des critères établis dans les modifications proposées;

- des comités consultatifs multi-organismes qui agiront en tant qu'instances officielles de consultation pour les exploitants d'aéroport et seront composés de membres des organismes d'application de la loi et des agences de sécurité présents aux aéroports. Ces comités faciliteront l'échange de l'information et de pratiques exemplaires et apporteront une expertise particulière sur les menaces et les vulnérabilités de la sûreté aérienne, afin d'aider les exploitants d'aéroport à effectuer une évaluation éclairée des risques visant la sûreté et à passer en revue ces évaluations et plans de sûreté.

Aux termes des modifications, les exploitants d'aéroport des catégories 2 et 3 ne seront pas tenus d'effectuer des évaluations de risques visant la sûreté ni de concevoir en conséquence un plan stratégique de sûreté aéroportuaire pour approbation, mais ils pourraient faire l'objet d'un arrêté du ministre, ce qui aura pour conséquence de les obliger à mettre en œuvre ces éléments. Par exemple, un arrêté du ministre peut être nécessaire lors d'un changement soudain aux caractéristiques d'un aéroport (comme une augmentation du nombre de vols internationaux ou transfrontaliers) qui fait augmenter le risque à un niveau plus élevé que celui qui est habituellement attribué à cette catégorie d'aéroport.

Rationalisation du cadre réglementaire

Plusieurs enjeux recensés par les intervenants à l'interne et à l'externe pendant l'examen de la réglementation en matière de sûreté aérienne seront traités lorsque des solutions seront mises au point. De plus, certaines questions ont été soulevées depuis la publication du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. Pour cette vague de modifications, les changements suivants sont proposés :

- modification de la définition de « zone réglementée » pour distinguer ces zones plus clairement des zones qui ne sont pas destinées au public et des zones non réglementées dans un aéroport;
- modification des parties 4, 5 et 6 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* pour tenir compte du fait que les points de contrôle de détection des explosifs sont des lieux où est intégré le contrôle des passagers, des non-passagers et des bagages enregistrés;
- modification des articles 139, 295 et 449 pour clarifier les exigences applicables à un exploitant d'aéroport lorsqu'il permet à une personne d'entrer ou de rester dans une zone réglementée;
- ajout d'une condition aux paragraphes 142(2), 298(2) et 452(2) pour élargir les circonstances dans lesquelles les pilotes d'aviation générale peuvent avoir accès à leur aéronef dans des zones réglementées;
- ajout d'une exigence dans les articles 167 et 323, pour qu'une personne porte visiblement un laissez-passer temporaire en tout temps sur son vêtement extérieur;
- modification des articles 155 et 311 pour exiger qu'un exploitant d'aéroport informe l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien de façon générale de la raison d'exiger la désactivation d'une carte d'identité de zone réglementée; ceci permettrait d'abroger les articles 174 et 330 qui exigent que l'exploitant avise l'Administration lorsqu'une carte a été signalée comme ayant été volée ou perdue;

- Sections 8, 531 and 532 are amended to require peace officers to present an authorization form, which has been issued by the air carrier, for carrying or needing access to an unloaded fire-arm on board an aircraft.
- In Schedule 4, the amount of \$5,000 is added as the maximum amount payable for an administrative monetary penalty for an individual for subsections 290(1) and (2) as primary security line partners/lessees. This designated provision also applies to individuals and not only to corporations.
- All Class 1 primary security line partners' requirements have been sequenced under Division 11 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* to simplify compliance. The following amendments will also be made: section 227 is amended to include documenting the roles and responsibilities of contractor groups as well as employees; language has been clarified to promote effective implementation of primary security line partners security programs; and an information management requirement is included to further align primary security line partners' requirements with requirements for airports.
- modification de l'article 79 et du paragraphe 527(1) pour clarifier quand un agent de sûreté à bord canadien peut transporter une arme à feu chargée;
- modification des articles 8, 531 et 532 pour exiger que les agents de la paix présentent un formulaire d'autorisation, qui a été délivré par le transporteur aérien pour le port d'une arme à feu non chargée à bord d'un aéronef, ou encore son besoin d'y avoir accès;
- à l'annexe 4, ajout du montant de 5 000 \$ en tant que montant maximal d'une sanction administrative pécuniaire imposée à une personne physique, à l'égard des paragraphes 290(1) et (2); ainsi, ces textes désignés s'appliqueront aux partenaires de la première ligne de sûreté et aux locataires, qu'ils soient des personnes physiques ou morales;
- transfert de toutes les exigences visant les partenaires de la première ligne de sûreté des aéroports de catégorie 1 à la section 11 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, pour simplifier la conformité. Les modifications suivantes seront également apportées : modification de l'article 227 pour inclure la documentation des rôles et des responsabilités des groupes d'entrepreneurs ainsi que des employés; éclaircissements relativement au libellé pour promouvoir la mise en œuvre efficace des programmes de sûreté pour les partenaires de la première ligne de sûreté; ajout d'une exigence de gestion de l'information pour que les obligations des partenaires de la première ligne de sûreté cadrent davantage avec celles visant les aéroports.

Regulatory and non-regulatory options considered

Regulated requirements for operators to identify their risks, document, coordinate, and oversee security operations at airports, including risk mitigation efforts, were considered the most appropriate and effective approach. This will promote accountability and timely cooperation in the management of unforeseeable aviation security threats and incidents; continued alignment with international standards and expectations; and greater harmonization with the practices of international partners. Although voluntary security assessments, plans, and menus of safeguards could have been an option, there would be no assurance that security systems and processes would be optimally managed, coordinated, and prepared to mitigate risk. Uncoordinated and unaccountable security management would compromise the safety and security of the airport community and the traveling public.

Additionally, the approach taken to the Amendments focuses on efficiency, capacity, and proportionality. Various options have been considered, but rather than electing to use regulations in every case, some initial proposals are now being addressed through guidance where most feasible. For example, rather than regulating the use of a specific methodology, the Regulations set the elements expected in a risk assessment. Transport Canada will provide a sample methodology in guidance material, without prescribing the steps to be taken with a specific methodology. Also, a management and performance-based approach has been taken to these proposed requirements, with the Regulations requiring either systems or setting specific outcomes rather than prescribing requirements for "how" the objectives of aviation security programs should be achieved. In an effort to minimize the burden on stakeholders, while continuing alignment with international expectations and practices, as well as enhancing security, some elements, such as the requirement to complete a security assessment and the resultant

Options réglementaires et non réglementaires considérées

On estime que l'option la plus appropriée et efficace est d'exiger, par règlement, que les exploitants recensent leurs risques et documentent, coordonnent et surveillent les opérations de sûreté aux aéroports, y compris les efforts d'atténuation des risques. Cette mesure favorisera la responsabilité et la coopération en temps voulu lors de la gestion des menaces et des incidents imprévisibles de sûreté aérienne, l'alignement continu avec les attentes et les normes internationales, et une plus grande harmonisation avec les pratiques des partenaires internationaux. Même si des évaluations de sûreté, des plans et des répertoires de mesures de protection volontaires auraient pu être une option, rien ne garantit que les systèmes et processus de sûreté auraient été gérés, coordonnés et préparés de façon optimale pour atténuer les risques. L'absence de coordination et d'obligation de rendre des comptes dans la gestion de la sûreté compromettrait la sécurité et la sûreté de la communauté aéroportuaire et du public voyageur.

De plus, l'approche adoptée pour les modifications porte essentiellement sur l'efficacité, la capacité et la proportionnalité. Diverses options ont été envisagées, mais plutôt que d'opter systématiquement pour un règlement, certaines propositions initiales sont maintenant envisagées en tenant compte, dans la mesure du possible, des conseils obtenus. Par exemple, plutôt que de réglementer l'utilisation d'une méthode particulière, le Règlement indique les éléments qui devraient se retrouver dans une évaluation des risques. Transports Canada fournira un exemple d'une méthode dans des lignes directrices, sans prescrire les étapes d'une méthodologie particulière. Par ailleurs, une approche axée sur la gestion et le rendement a été prise relativement aux exigences proposées, et le Règlement exige soit des résultats systémiques, soit des résultats particuliers, plutôt que de prescrire des exigences sur la « manière » dont les objectifs des programmes de sûreté aérienne devraient être atteints. Afin de minimiser le fardeau pour les intervenants, et de continuer de répondre aux attentes et aux pratiques

security plan for Transport Canada approval, will only apply to the higher risk and higher volume Class 1 airports.

Benefits and costs

In accordance with the Cabinet Directive on Regulatory Management, Transport Canada has conducted an analysis of the benefits and costs of the proposed airport security program requirements described above.² Benefits associated with the rationalization of the regulatory framework are expected to include increased regulatory clarity and coherence, and have not been estimated.

Benefits

The airport security program amendments will

- Improve coordination and integration among aviation security stakeholders and promote more proactive, efficient and flexible risk management by airports through security risk assessments and the resultant security plans at Class 1 airports, as well as the preparation and exercise of additional safeguards in response to heightened risk conditions at Class 1, 2 and 3 airports;
- Reduce the likelihood and impact of acts or attempted acts of unlawful interference thus, over time, saving lives and protecting property. Beneficiaries could include passengers, airline crews, airports, air carriers, affiliated businesses, local communities, and Canadians; and
- Maintain and increase confidence in the security of air transportation, and prevent further loss of life and property, as well as damage that would result from a shift to more dangerous modes of transportation.³

Attempts to measure the impact of significant acts of terrorism (aviation and other) have been undertaken as a means of identifying the order of magnitude of possible impacts. These scenario estimates show that the benefits of preventing just one imminent attack could be significant (as high as \$223 billion) and could be interpreted as the upper bound of plausible benefits.

internationales, mais toujours en améliorant la sûreté, certains éléments, par exemple l'obligation de réaliser une évaluation de sûreté et de dresser un plan de sûreté conséquent à faire approuver par Transports Canada, s'appliqueront seulement aux aéroports de catégorie 1 dont les risques et les volumes sont plus élevés.

Avantages et coûts

Conformément à la Directive du Cabinet sur la gestion de la réglementation, Transports Canada a effectué une analyse des avantages et des coûts des exigences proposées dans les programmes de sûreté aéroportuaire décrites ci-dessus². Même si les avantages de la rationalisation du cadre réglementaire n'ont pas été estimés, cette rationalisation devrait permettre notamment de clarifier le Règlement et de le rendre plus cohérent.

Avantages

Voici ce que permettront d'accomplir les modifications au programme de sûreté aéroportuaire :

- améliorer la coordination et l'intégration parmi les intervenants de la sûreté aérienne, et amener, d'une part, les aéroports de catégorie 1 à gérer les risques de manière plus proactive, efficiente et souple au moyen d'évaluations des risques visant la sûreté et de plans de sûreté conséquents, et d'autre part, les aéroports de catégories 1, 2 et 3 à préparer et à mettre à l'essai des mesures de protection supplémentaires en réponse à des états de risque accru;
- réduire la probabilité et les répercussions des atteintes illicites ou des tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile pour, à terme, sauver des vies et protéger les biens. Les passagers, les équipages des lignes aériennes, les aéroports, les transporteurs aériens, les entreprises affiliées, les collectivités locales et les Canadiens sont ceux qui en tireraient avantage;
- préserver et faire augmenter la confiance dans la sûreté du transport aérien et empêcher que d'autres dommages et pertes de vies et de biens se produisent du fait que des gens auront opté pour des modes de transport plus dangereux³.

On a tenté de mesurer l'incidence des actes terroristes graves (en transport aérien et ailleurs) afin de déterminer l'ordre de grandeur des répercussions possibles. Ces scénarios démontrent que les avantages de prévenir seulement un attentat imminent pourraient être considérables (de l'ordre de 223 milliards de dollars) et être interprétés comme étant la limite supérieure des avantages plausibles.

² The full cost-benefit analysis report is available upon request via the contact information at the end of this Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS).

³ For instance, up to 2 170 traffic deaths in the United States may have been due to mode shifting in the aftermath of 9/11, a cost of over \$15 billion (in 2010 Canadian dollars). See Blalock, Garrick, Vrinda Kadiyali, and Daniel Simon (2009). "Driving Fatalities After 9/11: A Hidden Cost of 9/11," *Applied Economics* 41(14): 1717-1729.

² Le rapport d'analyse coûts-avantages complet est disponible sur demande auprès de la personne dont les coordonnées figurent à la fin du présent résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR).

³ Par exemple, jusqu'à 2 170 décès de la circulation aux États-Unis pourraient avoir été attribuables au changement de mode de transport après les événements du 11 septembre 2001, soit un coût de plus de 15 milliards de dollars (en dollars canadiens de 2010). Voir Blalock, Garrick, Vrinda Kadiyali et Daniel Simon (2009). « Driving Fatalities After 9/11: A Hidden Cost of 9/11 », *Applied Economics*, vol. 41(14), pages 1717-1729.

Given the significant impacts of acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation, the analysis also considered what impacts would need to be prevented in order for the benefits of the proposed Amendments to exceed the costs. The benefits would need to exceed \$11.6 million over 25 years in addition to any costs of implementing strategic airport security plans, which could not be estimated. Alternatively, the Amendments would need to save fewer than two human lives⁴ over 25 years to break even, excluding the aforementioned plan-induced costs.

Compliance costs

The Amendments were designed to align regulatory costs with the risks and/or impacts of acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation. As a result, airport implementation and administration costs were estimated, but costs that could be triggered by the assessments and plans were not. For these unknown costs, Transport Canada conducted a “what if” analysis and determined that worst case scenario costs would still not result in significant impacts on airports or passengers.

Airport implementation and administration costs

Using airport financial statements, input assumptions developed internally with significant input and feedback from airports of all sizes and from all regions, and an internal forecast of airport passenger volumes, the costs associated with nine provisions of the proposed Amendments were estimated. Record-keeping, reporting, and notification costs were treated separately.

The Amendments are expected to result in implementation and administration costs for airports of \$7,922,585 over 25 years. Transport Canada owns eight Class 3 airports. Implementation and administration costs for these airports are included in the Class 3 column of Table 1 and are estimated to be \$178,287 over 25 years. In the cost-benefit statement, these costs are grouped with other costs to Government, and costs to Class 3 airports have been reduced accordingly (from \$1,510,055 to \$1,331,768).

Class 1 airport security risk assessment, assessment review and strategic airport security plan costs account for 57.2% of total airport costs; security exercises for all classes account for 22.4%; and security personnel training costs account for 14.6%. Other provisions account for the remaining 5.8% (see Table 1).

Compte tenu des conséquences importantes liées aux atteintes illicites ou aux tentatives d’atteintes illicites sur l’aviation civile, l’analyse permet aussi de considérer quels effets devraient être empêchés pour que les avantages des modifications proposées surpassent les coûts. Les avantages devraient dépasser 11,6 millions de dollars sur 25 ans, en plus de tous les coûts supportés pour mettre en place des plans stratégiques de sûreté aéroportuaire, qui n’ont pas pu être estimés. En revanche, il faudrait que les modifications permettent de sauver moins de deux vies humaines⁴ en 25 ans pour atteindre un seuil d’équilibre, sans compter les coûts susmentionnés pour l’établissement d’un plan.

Coûts de la conformité

Les modifications ont été conçues pour aligner les coûts de la réglementation avec les risques et/ou les répercussions des atteintes illicites ou des tentatives d’atteintes illicites à l’aviation civile. Par conséquent, les coûts de mise en œuvre et d’administration pour les aéroports ont été estimés, mais pas ceux qui pourraient découler des évaluations et des plans à réaliser. Pour ces coûts inconnus, Transports Canada a produit une hypothèse et a déterminé que les coûts calculés dans le pire scénario n’auraient pas non plus une incidence importante sur les aéroports ou les passagers.

Coûts de mise en œuvre et d’administration pour les aéroports

Au moyen des états financiers des aéroports et d’hypothèses élaborées à l’interne avec des données et des rétroactions importantes des aéroports de toute taille et de toutes les régions, et en tenant compte d’une prévision interne des volumes de passagers des aéroports, on a estimé les coûts de neuf dispositions des modifications proposées. Les sommes consacrées à la tenue des registres et à l’établissement des rapports et des avis ont été calculées séparément.

Selon les modifications, la mise en œuvre et l’administration devraient coûter aux aéroports 7 922 585 \$ sur 25 ans. Transports Canada est propriétaire de huit aéroports de catégorie 3. Les coûts de mise en œuvre et d’administration, qui sont estimés à 178 287 \$ sur 25 ans pour ces aéroports, sont inclus dans le tableau n° 1 à la colonne des aéroports de catégorie 3. Dans l’énoncé des coûts et avantages, ils sont regroupés avec d’autres coûts pour le gouvernement, et les sommes pour les aéroports de catégorie 3 ont été réduites en conséquence (soit de 1 510 055 \$ à 1 331 768 \$).

Ce qu’il en coûte aux aéroports de catégorie 1 pour effectuer une évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire, un examen de cette évaluation puis un plan stratégique de sûreté aéroportuaire représentent 57,2 % du total des coûts pour l’aéroport; les exercices de sûreté pour toutes les catégories représentent quant à eux 22,4 %; et les coûts de formation du personnel de sûreté représentent 14,6 %. Les autres dispositions forment les 5,8 % qui restent (voir le tableau n° 1).

⁴ Assuming the value of a statistical life is \$7 million (2010 Canadian dollars).

⁴ Si l’on suppose que la valeur statistique d’une vie est de 7 millions de dollars (en dollars canadiens de 2010).

Table 1: Estimated costs, airport implementation and administration, by provision, 2015 to 2039

Proposed Regulatory Provision	Class 1 (PV) ⁵	Class 2 (PV)	Class 3 (PV)	Total (PV)	Share of total
Airport security risk assessment	\$1,452,791	N/A	N/A	\$1,452,791	18.3%
Airport security risk assessment review	1,955,921	N/A	N/A	1,955,921	24.7%
Strategic airport security plan	1,128,353	N/A	N/A	1,128,353	14.2%
Menu of safeguards	(included in the strategic airport security plan)	101,322	164,683	266,006	3.4%
AVSEC levels	0	0	0	0	0%
Security exercises	435,636	975,276	363,118	1,774,029	22.4%
Multi-agency advisory committee	0	N/A	N/A	N/A	0%
Security personnel training	14,907	287,801	852,639	1,155,348	14.6%
Emergency plans	0	0	0	0	0%
Record-keeping, reporting and notification	0	60,522	129,615	190,137	2.4%
Total (all airports)	\$4,987,609	\$1,424,921	\$1,510,055	\$7,922,585	
Total (non Transport Canada airports)	\$4,987,609	\$1,424,921	\$1,331,768	\$7,744,298	
Total per airport	623,451	71,246	25,611		
Annualized cost⁶	\$467,233	\$133,485	\$141,460	\$742,178	
Annualized cost per airport	58,404	6,674	2,358		

Tableau 1 : Coûts estimés, mise en œuvre et administration pour les aéroports, par disposition, de 2015 à 2039

Disposition réglementaire proposée	Catégorie 1 (VA) ⁵	Catégorie 2 (VA)	Catégorie 3 (VA)	Total (VA)	Portion du total
Évaluations des risques visant la sûreté aéroportuaire	1 452 791 \$	s.o.	s.o.	1 452 791 \$	18,3 %
Examen des évaluations des risques visant la sûreté aéroportuaire	1 955 921	s.o.	s.o.	1 955 921	24,7 %
Plan stratégique de sûreté aéroportuaire	1 128 353	s.o.	s.o.	1 128 353	14,2 %
Répertoires de mesures de protection	(Fait partie du plan stratégique de sûreté aéroportuaire)	101 322	164 683	266 006	3,4 %
Niveaux AVSEC	0	0	0	0	0 %
Exercices de sûreté	435 636	975 276	363 118	1 774 029	22,4 %
Comité consultatif multi-organismes	0	s.o.	s.o.	s.o.	0 %
Formation du personnel de sûreté	14 907	287 801	852 639	1 155 348	14,6 %
Plans d'urgence	0	0	0	0	0 %
Tenue des registres, établissement de rapports et avis	0	60 522	129 615	190 137	2,4 %
Total (tous les aéroports)	4 987 609 \$	1 424 921 \$	1 510 055 \$	7 922 585 \$	
Total (aéroports n'appartenant pas à Transports Canada)	4 987 609 \$	1 424 921 \$	1 331 768 \$	7 744 298 \$	
Total par aéroport	623 451	71 246	25 611		
Coût amorti sur une base annuelle⁶	467 233 \$	133 485 \$	141 460 \$	742 178 \$	
Coût amorti sur une base annuelle par aéroport	58 404	6 674	2 358		

Government costs

Transport Canada has conducted an analysis of expected costs to Government resulting from the proposed Amendments, including

- incremental costs associated with Transport Canada to support assessment and planning activities, and exercise/execute the coordination and integration function (e.g. maintain databases of assessments, plans and menus of safeguards);

Coûts pour le gouvernement

Transports Canada a analysé les coûts anticipés pour le gouvernement résultant des modifications proposées, notamment pour :

- tenir compte des coûts différentiels pour Transports Canada pour soutenir les activités d'évaluation et de planification, puis mettre à l'essai et exécuter la fonction de coordination et d'intégration (par exemple tenir les bases de données des évaluations, des plans et des répertoires de mesures de protection);

⁵ (PV) Present Value is the estimated current value of a future cost or benefit (or stream of costs and benefits), taking into consideration the time value of money, as represented by the discount rate (8%).

⁶ Annualized Cost = $\frac{\text{Discount Rate} \times \text{PV of Total Costs}}{1 - (1 + \text{Discount Rate})^{-\text{Period of analysis}}}$, as indicated above, the discount rate is 8% and the period of analysis is 25 years.

⁵ (VA) La valeur actuelle est la valeur courante estimée des coûts ou avantages éventuels (ou flux des coûts et des avantages), en tenant compte de la valeur temporelle de l'argent, comme le représente le taux d'escompte (8 %).

⁶ Coût amorti sur une base annuelle = $\frac{\text{Taux d'escompte} \times \text{VA des coûts totaux}}{1 - (1 + \text{taux d'escompte})^{-\text{la période de l'analyse}}}$, comme il est indiqué ci-dessus, au taux d'escompte de 8 % pour une période d'analyse de 25 ans.

- supporting airports during the development of initial assessments and plans;
- reviewing and approving assessments, plans, and menus of safeguards on an ongoing basis;
- conducting internal and external AVSEC level exercises;
- incremental Transportation Security Inspector inspection activities while airports implement the proposed Amendments; and
- other government agency costs.

The proposed Amendments are expected to result in costs to Government of \$3,905,558 over 25 years. Costs associated with supporting and planning account for 45.2% of total government costs, approvals of assessments, plans, and menus of safeguards account for 27.5%, Aviation Security Level exercises account for 9.4%, and assessment and plan development support accounts for 6.1%. Other activities account for the remaining 11.8% (see Table 2).

Table 2: Estimated costs to Government, by activity, 2015 to 2039

Transport Canada activity	Cost (PV)	Annualized Cost	Share of Total
TC Coordination/support	\$1,766,110	\$165,447	45.2%
Assessment and plan development support	236,638	22,168	6.1%
Initial and subsequent aviation security risk assessment approval	114,131	10,692	2.9%
Strategic airport security plan approval	33,176	3,108	0.9%
Plan amendment approval	174,321	16,330	4.5%
Initial menu of safeguards approval	127,428	11,937	3.3%
Menu of safeguards amendment approval	622,372	58,303	15.9%
AVSEC level exercises	365,523	34,242	9.4%
Incremental inspection time/cost	247,571	23,192	6.3%
Other government agencies	40,000	3,747	1%
TC airport implementation and administration	178,287	16,702	4.5%
Total government costs (without TC airports)	\$3,727,272	\$349,166	
Total government costs (with TC airports)	\$3,905,558	\$365,868	

- aider les aéroports pendant l'élaboration des premières évaluations et des premiers plans;
- examiner et approuver sur une base continue les évaluations, les plans et les répertoires de mesures de protection;
- effectuer les exercices internes et externes des niveaux AVSEC;
- voir aux inspections supplémentaires par les inspecteurs de la sûreté des transports lorsque les aéroports mettront en œuvre les modifications proposées;
- tenir compte des coûts des autres organismes gouvernementaux.

Les modifications devraient coûter 3 905 558 \$ au gouvernement sur 25 ans. Les coûts associés au soutien et à la planification représentent 45,2 % du total des coûts pour le gouvernement, les approbations des évaluations, des plans et des répertoires de mesures de protection représentent 27,5 %, les exercices de niveaux AVSEC représentent 9,4 %, et l'aide aux évaluations et à l'élaboration des plans représente 6,1 %. Les autres activités représentent les 11,8 % restants (voir le tableau 2).

Tableau 2 : Coûts estimés pour le gouvernement, par activité, de 2015 à 2039

Activité de Transports Canada	Coût (VA)	Coût amorti sur une base annuelle	Portion du total
Coordination/soutien de TC	1 766 110 \$	165 447 \$	45,2 %
Aide aux évaluations et à l'élaboration des plans	236 638	22 168	6,1 %
Approbation initiale et subséquente des évaluations des risques visant la sûreté aérienne	114 131	10 692	2,9 %
Approbation des plans stratégiques de sûreté aéroportuaire	33 176	3 108	0,9 %
Approbation des modifications aux plans	174 321	16 330	4,5 %
Approbation initiale du répertoire des mesures de protection	127 428	11 937	3,3 %
Approbation des modifications au répertoire des mesures de protection	622 372	58 303	15,9 %
Exercices des niveaux AVSEC	365 523	34 242	9,4 %
Temps et coûts des inspections supplémentaires	247 571	23 192	6,3 %
Autres organismes gouvernementaux	40 000	3 747	1 %
Mise en œuvre et administration pour les aéroports de TC	178 287	16 702	4,5 %
Total des coûts pour le gouvernement (sans les aéroports de TC)	3 727 272 \$	349 166 \$	
Total des coûts pour le gouvernement (avec les aéroports de TC)	3 905 558 \$	365 868 \$	

Costs for Canadians

In the event that Class 2 and Class 3 airports can “pass on” regulatory costs to passengers (e.g. through increased fees), these costs are estimated to be less than \$0.05 per passenger, per flight. For Class 1 airports, much would depend on the magnitude of any plan-induced costs. Under a worst-case scenario, should significant induced costs be passed on to passengers at Class 1 airports, they are estimated to be no more than \$0.22 per passenger, per flight. Incremental induced costs are expected to be much lower than this worst-case scenario. Given the overall cost of air travel to passengers, including ticket prices, other fees, and taxes, these potential incremental costs would not likely have a significant impact on the cost of flying or the demand for air travel. Thus, the impacts on consumers, competition, and domestic and international trade are expected to be negligible (see Table 3).

Coûts pour les Canadiens

Si les aéroports des catégories 2 et 3 peuvent « refiler » la facture de la réglementation aux passagers (par exemple en augmentant les droits), ces coûts sont estimés à moins de 0,05 \$ par passager, par vol. Pour les aéroports de catégorie 1, cela dépendra surtout des coûts découlant de l'établissement d'un plan. Dans le pire des cas, si des coûts imputables importants devaient être refilés aux passagers aux aéroports de catégorie 1, ils seraient de moins de 0,22 \$ par passager, par vol. Les coûts supplémentaires conséquents devraient être beaucoup moins élevés que ceux calculés dans le pire scénario envisageable. Vu le coût global du transport aérien pour les passagers, notamment le prix des billets et les autres frais et taxes, ces coûts supplémentaires potentiels ne risquent pas d'avoir un effet important sur le coût des vols ou de la demande en transport aérien. Ainsi, les impacts sur les consommateurs, la concurrence, ainsi que sur le commerce international et national devraient être négligeables (voir le tableau 3).

Table 3: Cost-benefit statement

Costs, benefits and distribution		2015 to 2017 average	2039	Total (present value)	Annualized
A. Quantified impacts (in dollars)					
<i>Benefits</i>	Canadians	The benefits of the proposed Amendments are expected to significantly exceed the break-even level of \$11.6 million in addition to any assessment- or plan-induced costs that could not be estimated. If the proposed Amendments prevent just one significant act of unlawful interference, it could result in benefits as high as \$223 billion.			
<i>Costs</i>	Class 1 airports	\$639,355	\$333,479	\$4,987,609	\$467,233
	Class 2 airports	71,776	34,866	1,424,921	133,485
	Class 3 airports (excluding Transport Canada airports)	152,256	79,197	1,331,768	124,758
	Government	358,676	333,343	3,727,272	349,166
	Transport Canada airports	19,577	10,523	178,287	16,702
	Total costs	\$1,241,640	\$791,407	\$11,649,857	\$1,091,344
<i>Net benefits</i>				Greater than \$0	
B. Qualitative impacts					
<i>Benefits</i>	<ul style="list-style-type: none"> Improved coordination and integration among aviation security stakeholders. More proactive, efficient, and flexible risk management by airports. Reduced likelihood and impact of acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation. 				
<i>Costs</i>	<ul style="list-style-type: none"> Assessment- and plan-induced costs may be incurred by Class 1 airports in response to risks identified in the assessments and actions included in the plans to address these risks. Although Transport Canada does not expect that significant incremental risks would be identified, <ul style="list-style-type: none"> The proposed Amendments have been designed to align any assessment- and plan-induced costs with the risk of acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation. Transport Canada expects that induced costs would be relatively low and would not have a significant impact on airport operations. 				

Tableau 3 : Énoncé coûts-avantages

Coûts, avantages et ventilation		Moyenne entre 2015 et 2017	2039	Total (valeur actuelle)	Amorti sur une base annuelle
A. Impacts quantifiés (en dollars)					
<i>Avantages</i>	Canadiens	Les avantages des modifications proposées devraient largement dépasser le seuil d'équilibre de 11,6 millions de dollars en plus de tous les coûts d'évaluation ou d'établissement des plans qui n'ont pas pu être estimés. Si les modifications proposées n'empêchent qu'une seule atteinte illicite, les avantages pourraient être de l'ordre de 223 milliards de dollars.			
<i>Coûts</i>	Aéroports de catégorie 1	639 355 \$	333 479 \$	4 987 609 \$	467 233 \$
	Aéroports de catégorie 2	71 776	34 866	1 424 921	133 485
	Aéroports de catégorie 3 (à l'exclusion des aéroports de Transports Canada)	152 256	79 197	1 331 768	124 758
	Gouvernement	358 676	333 343	3 727 272	349 166
	Aéroports de Transports Canada	19 577	10 523	178 287	16 702
	Total des coûts	1 241 640 \$	791 407 \$	11 649 857 \$	1 091 344 \$
<i>Avantages nets</i>				Plus grand que 0 \$	

Tableau 3 : Énoncé coûts-avantages (*suite*)

B. Impacts qualitatifs	
<i>Avantages</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleures coordination et intégration entre les intervenants de la sûreté aérienne; • Gestion plus proactive, efficiente et souple des risques par les aéroports; • Réduction de la probabilité et de l'impact des atteintes illicites ou des tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile.
<i>Coûts</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les aéroports de catégorie 1 peuvent assumer les coûts découlant des évaluations de risques et des plans établis en réponse aux risques recensés dans les évaluations et aux mesures prévues dans les plans pour atténuer ces risques. Même si Transports Canada ne s'attend pas à ce que d'autres risques importants soient dégagés : <ul style="list-style-type: none"> • Les modifications proposées ont été conçues de manière à ce que les coûts découlant des évaluations de risques et des plans établis en conséquence cadrent avec le risque d'atteintes illicites ou de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile; • Il estime que les coûts qui en découlent seront relativement bas et n'auront pas une incidence importante sur les opérations aux aéroports.

“One-for-One” Rule

Transport Canada has considered the potential impacts of all provisions of the proposed Amendments on administrative burden, and has determined that the “One-for-One” Rule applies. Some administrative burden will be required in order that the Amendments could be enforced, specifically for incremental employee time required to

1. submit airport security risk assessments and strategic airport security plans (8 Class 1 airports);
2. submit menus of additional safeguards (80 Class 2 and 3 airports); and
3. store employee training records (80 Class 2 and 3 airports).

Other provisions would either serve a function beyond administration (e.g. preparing assessments and plans), or only be required in the event of a security incident, and not as part of regular business practices (see Table 4).

Table 4

Administrative burden (IN)	Description	Total administrative cost (present value)⁷	Annualized cost
Submission of airport security risk assessments	Staff time required to physically package and submit the assessments after completion. <i>0.3 hours × once in years 0, 5 and 10 × 8 airports × loaded wage rate of \$28.56.</i>	\$152	\$22
Submission of strategic airport security plans	Staff time required to physically package and submit the plans after completion. <i>0.3 hours × once in years 0, 5 and 10 × 8 airports × loaded wage rate of \$28.56.</i>	152	22
Submission of menus of additional safeguards	Staff time required to physically package and submit the menus after completion. <i>0.3 hours × once in year 0 × 80 airports × loaded wage rate of \$28.56.</i>	686	98

⁷ Calculation of administrative burden for the purposes of the “One-for-One” Rule uses a discount rate of 7% over 10 years.

Règle du « un pour un »

Transports Canada s’est penché sur les répercussions potentielles de toutes les dispositions des modifications proposées sur le fardeau administratif et a déterminé que la règle du « un pour un » s’applique. Un certain fardeau administratif sera certes nécessaire pour mettre en œuvre les modifications, particulièrement en ce qui touche les heures supplémentaires des employés qui doivent :

1. remettre les évaluations des risques visant la sûreté aéroportuaire et les plans stratégiques de sûreté aéroportuaire (8 aéroports de catégorie 1);
2. soumettre les répertoires de mesures de protection supplémentaires (80 aéroports de catégories 2 et 3);
3. stocker les dossiers de formation des employés (80 aéroports de catégories 2 et 3).

D’autres dispositions serviront à des fins autres que l’administration (par exemple la préparation des évaluations et des plans), ou ne seront exigées qu’en cas d’incident de sûreté, et non à titre de pratiques opérationnelles courantes (voir le tableau 4).

Tableau 4

Fardeau administratif (interne)	Description	Total des coûts administratifs (valeur actuelle)⁷	Coût amorti sur une base annuelle
Dépôt des évaluations de risques aéroportuaire	Dans son temps de travail, l’employé est tenu de regrouper les évaluations de façon physique puis de les soumettre quand elles sont terminées. <i>0,3 heure × une fois aux années 0, 5 et 10 × 8 aéroports × taux de rémunération de 28,56 \$.</i>	152 \$	22 \$
Dépôt des plans stratégiques de sûreté aéroportuaire	Dans son temps de travail, l’employé est tenu de regrouper les plans de façon physique puis de les soumettre quand ils sont terminés. <i>0,3 heure × une fois aux années 0, 5 et 10 × 8 aéroports × taux de rémunération de 28,56 \$.</i>	152	22
Dépôt des répertoires de mesures de protection supplémentaires	Dans son temps de travail, l’employé est tenu de regrouper les répertoires de façon physique puis de les soumettre quand ils sont terminés. <i>0,3 heure × une fois à l’année 0 × 80 aéroports × taux de rémunération de 28,56 \$.</i>	686	98

⁷ Le calcul du fardeau administratif pour l’application de la règle du « un pour un » est fait avec un taux d’actualisation de 7 % sur une période de 10 ans.

Table 4 — *Continued*

Administrative burden (IN)	Description	Total administrative cost (present value) ⁷	Annualized cost
Storage of employee training records*	Manager time to electronically update employee training record spreadsheet. <i>1 minute per employee record × 4.5 employees × once in years 0, 5 and 10 × 80 airports × \$28.56.</i>	402	57
Total (IN)		\$1,392	\$198

* Class 1 airports already carry out the practice of maintaining training records.

Transport Canada has considered the potential impacts of all provisions of the proposed Amendments on administrative burden, and has determined that the “One-for-One” Rule applies with the annualized administrative cost estimated at \$198. Key industry stakeholders were given the opportunity to comment on the provision-specific cost assumptions during the development of the cost-benefit analysis, and their views are reflected in these calculations of administrative burden. Transport Canada subsequently solicited industry feedback on the administrative cost assumptions specifically and no comments have been made at this time.

Small business lens

The proposed Amendments were designed to align compliance costs with underlying risks and so that costs disproportionate to risk were not imposed on small businesses (i.e. 20 Class 2 and 60 Class 3 airports).⁸

Transport Canada initially considered a proposal (the initial option) that would require all 89 airports designated for security screening (Class 1, 2, 3) to conduct security risk assessments, review those assessments, prepare plans and maintain multi-agency advisory committees. Preliminary consultations and analyses indicated that this approach would impose a burden disproportionate with the risk associated with small airports, with costs significantly in excess of those reported above. The burden of these provisions may be acute between 2015 and 2016, when initial assessment and planning costs are assumed to be incurred, resulting in annual costs in those years above the average presented in the Table below. In response, Transport Canada developed a more targeted option (the proposed Amendments), whereby more complex provisions would not apply to small airports, while lower cost provisions would be retained to ensure that coordination and integration objectives would still be met. This way, compliance costs would be aligned with underlying risks, and the overall burden on small businesses would be reduced by more than 80%.

⁸ For the purposes of the small business lens, it is assumed that all 20 Class 2 and 60 Class 3 airports are small businesses. A review of airport annual reports indicated that, although many Class 2 airports have revenue in excess of \$5 million, they qualify as small businesses as they have fewer than 100 direct employees.

Tableau 4 (*suite*)

Fardeau administratif (interne)	Description	Total des coûts administratifs (valeur actuelle) ⁷	Coût amorti sur une base annuelle
Classement des dossiers de formation des employés*	Temps du gestionnaire pour mettre à jour électroniquement les feuilles de calcul des dossiers de formation des employés. <i>1 minute par dossier d'employé × 4,5 employés × une fois aux années 0, 5 et 10 × 80 aéroports × 28,56 \$.</i>	402	57
Total (interne)		1 392 \$	198 \$

* Les aéroports de catégorie 1 tiennent déjà à jour les dossiers de formation.

Transports Canada a considéré les effets potentiels de toutes les dispositions des modifications proposées sur le fardeau administratif et a déterminé que la règle du « un pour un » s'applique à ces modifications, avec des coûts administratifs amortis sur une base annuelle estimés de 198 \$. Les principaux intervenants de l'industrie ont eu l'occasion de commenter les hypothèses de coûts propres à chaque disposition pendant l'élaboration de l'analyse coûts-avantages et leurs points de vue sont pris en compte dans les calculs du fardeau administratif. Transports Canada a plus tard sollicité des commentaires auprès de l'industrie particulièrement sur les hypothèses de coûts administratifs, mais aucun n'a été reçu jusqu'à maintenant.

Lentille des petites entreprises

Les modifications proposées ont été conçues de manière à ce que les coûts de conformité correspondent aux risques sous-jacents et que les petites entreprises ne soient pas aux prises avec des coûts qui sont disproportionnés par rapport aux risques (c'est-à-dire 20 aéroports de catégorie 2 et 60 aéroports de catégorie 3).⁸

Transports Canada a envisagé une première proposition (l'option initiale), soit que les 89 aéroports désignés pour le contrôle de sûreté (catégories 1, 2 et 3) effectuent des évaluations des risques visant la sûreté, examinent ces évaluations, préparent des plans et mettent en place des comités consultatifs multi-organismes. Les consultations et les analyses préliminaires ont révélé que cette approche imposerait aux petits aéroports un fardeau disproportionné par rapport aux risques, où les coûts dépasseraient largement ceux indiqués ci-dessus. Le fardeau de ces dispositions pourrait être à son paroxysme entre 2015 et 2016, années pendant lesquelles les coûts des premières évaluations et planifications devraient être assumés, ce qui donne lieu à des coûts annuels au cours de ces années qui dépasseraient la moyenne présentée dans le tableau ci-après. En conséquence, Transports Canada a établi une option plus ciblée (modifications proposées) : les dispositions plus complexes ne s'appliqueront pas aux petits aéroports, tandis que les dispositions qui coûtent moins cher à appliquer seront retenues pour que les objectifs de coordination et d'intégration soient toujours atteints. De cette manière, les coûts de conformité équivaldront aux risques sous-jacents, et le fardeau global pour les petites entreprises sera réduit de plus de 80 %.

⁸ En ce qui concerne la lentille des petites entreprises, on présume que l'ensemble des 20 aéroports de catégorie 2 et des 60 aéroports de catégorie 3 sont des petites entreprises. Un examen des rapports annuels des aéroports a montré que, même si de nombreux aéroports de catégorie 2 ont des revenus de plus de 5 millions de dollars, ils sont considérés comme des petites entreprises, car ils ont moins de 100 employés directs.

Subsequent consultations and cost-benefit analysis costing exercises focused on this targeted option. Assuming that the cost of implementing these additional provisions for Class 2 airports would be between 50% and 75% of the applicable Class 1 airport costs, and costs for Class 3 airports would be between 30% and 60% of the applicable Class 1 airport costs, Transport Canada has provided an illustrative comparison of the two options in Table 5.

Table 5

	Initial option		Targeted option	
Short description	Most provisions apply to all airports		The proposed Amendments	
Number of small businesses impacted	80		80	
	Average annual (\$)	Present value ⁹ (\$)	Average annual (\$)	Present value (\$)
Total costs (all small businesses)	1,870,440	19,966,531	274,945	2,934,976
20 Class 2 airports	788,097	8,412,763	133,485	1,424,921
60 Class 3 airports	1,082,343	11,553,768	141,460	1,510,055
Total cost per small business				
20 Class 2 airports	39,405	420,638	6,674	71,246
60 Class 3 airports	18,039	192,563	2,358	25,168
Risk considerations	Transport Canada assessed Class 1 airports to be higher risk, handling more than 80% of the commercial passenger volume in Canada.			

Consultation

The Amendments were developed using feedback and input from extensive consultations with stakeholders over several years. Key participants in the consultation process included airport operators, air carriers, the Canadian Air Transport Security Authority, other government departments and agencies, NAV CANADA, industry associations, labour groups and other organizations and businesses operating on security boundary lines at airports that have aviation security roles and responsibilities.

Specific stakeholder groups have been consulted through various mechanisms, including face-to-face meetings, pilot project activities and tabletop exercises, information sessions and direct mail consultations. Transport Canada's official forum for this regulatory proposal, the Aviation Security Regulatory Review Technical Committee, was engaged throughout the development of the Amendments. Key participants represented on the Technical Committee include the following: Greater Toronto Airports Authority, Aéroports de Montréal, Ottawa International Airport Authority, Kelowna International Airport, Yellowknife Airport, Toronto City Centre Airport, Victoria Airport Authority, West Kootenay Regional (Castlegar) Airport, Air Canada, WestJet, Air Transat, First Air, Canadian Owners and Pilots Association, Air Line Pilots Association, Air Canada Pilots Association, International Air Transport Association, Air Transport Association of Canada, Canadian Airports Council, Canadian Business Aviation Association, Northern

⁹ Discount rate of 8%, based on a period of analysis of 25 years.

Des consultations subséquentes et des exercices d'établissement de coûts au moyen d'une analyse coûts-avantages ont porté essentiellement sur cette option ciblée. Transports Canada a illustré une comparaison des deux options dans le tableau 5, selon l'hypothèse que les coûts de mise en œuvre de ces dispositions supplémentaires pour les aéroports de catégorie 2 représentent de 50 % à 75 % des coûts applicables des aéroports de catégorie 1, et que les coûts pour les aéroports de catégorie 3 représentent de 30 % à 60 % des coûts applicables des aéroports de catégorie 1.

Tableau 5

	Option initiale		Option ciblée	
Brève description	La plupart des dispositions s'appliquent à tous les aéroports		Les modifications proposées	
Nombre de petites entreprises touchées	80		80	
	Moyenne annuelle (\$)	Valeur actuelle ⁹ (\$)	Moyenne annuelle (\$)	Valeur actuelle (\$)
Total des coûts (toutes les petites entreprises)	1 870 440	19 966 531	274 945	2 934 976
20 aéroports de catégorie 2	788 097	8 412 763	133 485	1 424 921
60 aéroports de catégorie 3	1 082 343	11 553 768	141 460	1 510 055
Total des coûts par petite entreprise				
20 aéroports de catégorie 2	39 405	420 638	6 674	71 246
60 aéroports de catégorie 3	18 039	192 563	2 358	25 168
Considérations des risques	Transports Canada a évalué les aéroports de catégorie 1 comme étant à risque plus élevé, car ils traitent plus de 80 % du volume commercial de passagers au Canada.			

Consultation

Les modifications ont été élaborées à la lumière des commentaires obtenus lors des vastes consultations menées auprès des intervenants pendant plusieurs années. Les principaux participants au processus de consultation comprenaient des exploitants d'aéroport, des transporteurs aériens, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, d'autres organismes et ministères, NAV CANADA, des associations de l'industrie, des groupes de travailleurs et d'autres organisations et entreprises menant des activités aux lignes de délimitation de sûreté aux aéroports qui ont des rôles et des responsabilités en matière de sûreté aérienne.

Des groupes particuliers d'intervenants ont été consultés au moyen de divers mécanismes, notamment des rencontres en personne, des activités liées à des projets pilotes et des exercices sur table, des séances d'information et des consultations par courrier. Le Comité technique de l'examen de la réglementation de la sûreté aérienne, la tribune officielle permettant à Transports Canada d'examiner cette proposition réglementaire, a été présent tout au long de l'élaboration des modifications. Voici certains des participants clés représentés au sein du comité technique : Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, Aéroports de Montréal, Administration de l'aéroport international d'Ottawa, aéroport international de Kelowna, aéroport de Yellowknife, aéroport du centre-ville de Toronto, Administration aéroportuaire de Victoria, aéroport régional de West Kootenay (Castlegar), Air Canada, WestJet, Air Transat, First Air, Canadian Owners and Pilots Association, Air Line Pilots Association, Association des pilotes d'Air Canada,

⁹ Taux d'actualisation de 8 %, basé sur une période d'analyse de 25 ans.

Air Transport Association, Regional Community Airports Coalition of Canada, Conseil des aéroports du Québec, National Airlines Council of Canada, Canadian Union of Public Employees, Teamsters Canada, Canadian Labour Congress, Gate Gourmet Canada, Purolator Courier Ltd., Federal Express Canada Ltd., DHL Express (Canada) Ltd., Canadian Air Transport Security Authority, and the Government of the Northwest Territories.

As part of Transport Canada's preliminary consultations, a notice of intent was published in the *Canada Gazette* on March 27, 2010, requesting comments from the public on the intention to amend the *Canadian Aviation Security Regulations* including, among other things, requirements for airport security programs. The notice provided an overview of the regulatory principles being considered by the Department.

These and other consultations have resulted in airport security program regulations being published and implemented in two phases. Foundational elements comprised the first phase and were introduced as part of the newly restructured *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*, which came into force on January 1, 2012. This package will amend the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* to include the second phase of regulations for airport security programs, and was posted in August 2011 on Transport Canada's Security Regulatory Advisory System for a 30-day period during which Technical Committee members were invited to comment. During the comment period from August to September 2011, Transport Canada received comments from four stakeholders on the draft Regulations. Also, two additional Technical Committee meetings were held, one in November 2011 and another in June 2012 in which the Amendments were discussed. Transport Canada has taken all pertinent comments from these consultations into consideration when revising the Regulations.

Consultations following prepublication in the *Canada Gazette*, Part I

The regulatory package was published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 27, 2013, followed by a 30-day comment period. Transport Canada informed the Aviation Security Regulatory Review Technical Committee, whose role it is to discuss issues related to the review and renewal of aviation security instruments, of the publication of these Amendments and held a Technical Committee meeting on May 28, 2013. Stakeholders were provided an additional two weeks for comments based on what had been discussed at the meeting.

Written submissions were received from six stakeholders (Canadian Airports Council, Greater Toronto Airports Authority, Regional Community Airports Coalition of Canada, Conseils des aéroports du Québec, Aéroports de Montréal, Canadian Air Transport Security Authority) who were largely supportive of the initiative. All of the comments were from the aviation industry and demonstrated strong engagement with the process and the Amendments. In November 2013, Transport Canada posted a change table and an excerpt of the revised regulatory language on Transport Canada's Security Regulatory Advisory System to solicit additional feedback from stakeholders. On November 20, 2013, Transport Canada

Association du transport aérien international, Association du transport aérien du Canada, Conseil des aéroports du Canada, Association canadienne de l'aviation d'affaires, Northern Air Transport Association, Regional Community Airports Coalition of Canada, Conseil des aéroports du Québec, Conseil national des lignes aériennes du Canada, Syndicat canadien de la fonction publique, Teamsters Canada, Congrès du travail du Canada, Gate Gourmet Canada, Purolator Courier Ltée, Federal Express Canada Ltée, DHL Express (Canada) Ltée, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

Dans le cadre des consultations préliminaires de Transports Canada, un avis d'intention a été publié dans le numéro du 27 mars 2010 de la *Gazette du Canada* dans lequel on demandait les commentaires du public sur l'intention de modifier le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* afin d'inclure, entre autres, les exigences relatives aux programmes de sûreté aéroportuaire. Cet avis donnait un aperçu des principes réglementaires qu'envisageait le Ministère.

Toutes ces consultations ont donné lieu à la publication et à la mise en œuvre en deux étapes de la réglementation sur les programmes de sûreté aéroportuaire. Les éléments de base, qui comprenaient la première étape, ont été présentés dans le cadre du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* nouvellement restructuré, qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2012. Ce dossier de réglementation va modifier le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* afin d'inclure la seconde phase du règlement sur les programmes de sûreté aéroportuaire. Elle a été publiée en août 2011 dans le Système consultatif de la réglementation de la sûreté de Transports Canada pendant 30 jours, où les membres du comité technique étaient invités à fournir des commentaires. Pendant cette période d'août à septembre 2011, Transports Canada a reçu des commentaires de quatre intervenants sur le règlement préliminaire. De plus, deux autres réunions du comité technique ont eu lieu, soit une en novembre 2011 et une autre en juin 2012 pour discuter des modifications. Transports Canada a pris en compte tous les commentaires pertinents de ces consultations dans son examen du règlement.

Consultations suivant la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

Le dossier de réglementation a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 27 avril 2013, et il a suivi une période de commentaires de 30 jours. Transports Canada a informé le Comité technique de l'examen de la réglementation de la sûreté aérienne, dont le rôle est de discuter des questions ayant trait à l'examen et au renouvellement des instruments de sûreté aérienne ainsi que de la publication de ces modifications; une réunion du Comité technique a eu lieu le 28 mai 2013. Les intervenants ont alors obtenu une période additionnelle de deux semaines pour fournir des commentaires sur ce qui avait été abordé lors de la réunion.

Des observations écrites ont été reçues de six intervenants (Conseil des aéroports du Canada, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, Regional Community Airports Coalition of Canada, Conseils des aéroports du Québec, Aéroports de Montréal, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien) qui étaient largement en faveur de l'initiative. Tous les commentaires provenaient de l'industrie de l'aviation et démontraient une forte mobilisation à l'égard du processus et des modifications. En novembre 2013, Transports Canada a publié sur son Système consultatif de la réglementation de la sûreté un tableau des modifications et un extrait du libellé révisé afin de solliciter des commentaires

held a Technical Committee meeting and generally reviewed the comments received and Transport Canada's response. In addition, Transport Canada also provided Committee Members an additional 10 days subsequent to the meeting to make any final comments. Transport Canada also provided a detailed response to each stakeholder who submitted written comments.

Transport Canada reviewed all comments and carefully considered the consultations and comments as it revised the Regulations. In order to provide further clarity on the concepts and expectations of the Regulations, Transport Canada has developed preliminary guidance for industry in consultation with airports, including examples and samples to assist operators. Transport Canada has committed to continue working collaboratively with the aviation industry to build tools for ease of implementation and compliance.

Among the comments, some were out of scope, some were comments in support, while many were seeking clarification and/or were suggesting minor changes. These changes were all considered and made where possible. A number of stakeholders raised the implementation and application timelines and sought more time based on budget cycles and/or implementation of other Transport Canada regulations. Transport Canada has modified the timelines as a result and added specific dates of application into the Regulations for ease of compliance (see Table 6).

Regulatory cooperation

Canada, as a member state of the International Civil Aviation Organization, is obligated to meet the international standard of having documented operator-led aviation security programs and to bring this requirement into its domestic legislation. This proposal will improve the manner in which Canada meets this international standard.

Rationale

Transport Canada is moving away, where appropriate, from regulating in reaction to past security incidents in a prescriptive manner that typically defines the specific actions operators are required to take in order to achieve security objectives. This can lead to constraining, inflexible requirements in the face of new and emerging threats and risks. It may also lead to a cumulative compliance burden for operators, as requirements are continually developed in an action-reaction cycle.

In order to promote greater effectiveness and efficiency, increased focus is being placed on regulatory requirements specifically designed to promote adoption of proactive security management through ongoing threat, risk and vulnerability assessment, implementation of tailored risk mitigation and management strategies, as well as documenting the coordination and accountabilities of aviation security partners. As aviation security threats and security innovations are constantly evolving, it is important that the aviation security regulatory environment be nimble to encourage continuous improvement and adaptation to evolving security threats. These Amendments to enhance aviation security programs for airports will encourage more innovative and efficient compliance with requirements in an evolving aviation security environment.

additionnels des intervenants. Le 20 novembre 2013, Transports Canada a tenu une réunion du Comité technique pour examiner les commentaires reçus et la réponse de Transports Canada. De plus, Transports Canada a donné aux membres du Comité une période additionnelle de 10 jours après la réunion pour fournir des observations finales. Transports Canada a aussi fourni une réponse détaillée à chaque intervenant qui a soumis des observations écrites.

Transports Canada a examiné tous les commentaires reçus et soigneusement tenu compte des consultations et des commentaires pour sa révision du Règlement. Afin d'offrir davantage de clarté sur les concepts et les attentes du Règlement, Transports Canada, en consultation avec les aéroports, a élaboré une orientation préliminaire à l'intention de l'industrie comportant des exemples et des échantillons pour aider les exploitants. Transports Canada s'est engagé à continuer de travailler de concert avec l'industrie de l'aviation pour élaborer des outils visant à faciliter la mise en œuvre et la conformité.

Parmi les commentaires reçus, certains étaient hors sujet, certains étaient favorables et beaucoup d'autres demandaient des clarifications et/ou suggéraient des changements mineurs. Ces changements ont tous été considérés et apportés lorsque cela était possible. Un certain nombre d'intervenants ont soulevé la question de l'échéancier pour la mise en œuvre et l'application et ont demandé davantage de temps pour tenir compte des cycles budgétaires et/ou de la mise en œuvre d'autres règlements de Transports Canada. Transports Canada a modifié l'échéancier en conséquence et a ajouté des dates précises d'application dans le Règlement pour faciliter la conformité (voir le tableau 6).

Coopération en matière de réglementation

Le Canada est un État membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale et a l'obligation de satisfaire à la norme internationale qui exige l'établissement de programmes de sûreté aérienne documentés et administrés par les exploitants d'aéroport et l'intégration de cette exigence dans une loi canadienne. Grâce à cette proposition, le Canada pourra améliorer la façon dont il satisfait à cette norme internationale.

Justification

Lorsque les circonstances le justifient, Transports Canada ne fait plus de règlements normatifs en réaction à des incidents de sûreté passés, dans lesquels sont habituellement définies des mesures particulières que les exploitants sont tenus de mettre en place afin d'atteindre les objectifs de sûreté. Cette façon de faire peut amener des exigences contraignantes qui laissent peu de marge de manœuvre devant les nouveaux risques et les nouvelles menaces. Elle peut également faire gonfler le fardeau de conformité pour les exploitants, car les exigences sont continuellement établies selon un cycle d'action-réaction.

Afin de promouvoir une efficacité et une efficacie accrues, on se concentre davantage sur les exigences réglementaires particulièrement conçues pour inciter à une gestion de sûreté proactive, soit en évaluant continuellement les menaces, les risques et les vulnérabilités, en mettant en œuvre des stratégies personnalisées d'atténuation et de gestion des risques et en documentant la coordination et les responsabilités des partenaires de sûreté aérienne. Comme les menaces pour la sûreté aérienne et les innovations de sûreté évoluent continuellement, il est important que le contexte de réglementation de la sûreté aérienne favorise l'amélioration continue et l'adaptation aux menaces à la sûreté qui évoluent. Ces modifications visant à améliorer les programmes de sûreté aérienne pour les aéroports inciteront à trouver des moyens plus novateurs et

Formalized security risk assessments, developing and implementing resultant security plans and increased information sharing for the highest volume airports, as well as requirements for all airports to prepare additional safeguards that can be implemented when immediate risks are identified by the Minister, and requirements to train security personnel are necessary to enable and promote accountable, effective, flexible and innovative aviation security.

These airport security program requirements will include security risk assessments for Class 1 operators to identify and prioritize aviation security risks to the airport and enable the most appropriate and effective risk mitigation strategies to be developed, documented and implemented when necessary in a security plan. Airport operators will be required to consult with key security partners at the airport, including the Canadian Air Transport Security Authority, the Canada Border Services Agency, the Royal Canadian Mounted Police, and the police of local jurisdiction, when conducting their security risk assessment and developing and implementing their strategic airport security plan in order to increase information sharing and coordination of effort. The security plan will be based on the results of the security risk assessment, documenting a risk mitigation and management strategy that addresses the high to medium risks identified and prioritized in the security risk assessment.

In the case of Class 1 airports, the strategic airport security plan will also detail additional safeguards for effective responses to immediate risks in exceptional circumstances that will cause the Minister to raise the AVSEC level from the baseline of AVSEC level 1 to an elevated AVSEC level 2 or imminent or critical AVSEC level 3. In the absence of a requirement for a strategic airport security plan, a separate menu of safeguards will be required for all other designated airports. In addition, exercises of the strategic airport security plan (or menu of safeguards — depending on the class of airport) will enhance preparedness, coordination, and foster continuous improvement.

In the rare event of a heightened risk situation, there are often additional actions that could be taken to enhance security to address the heightened risk. Security levels or alert levels are common tools used by governments to communicate a change in the level of risk, and incite action from those in a position to increase security. The number of levels proposed aligns with the number of levels in the recently updated Department of Homeland Security's National Terrorism Advisory System in the United States, and the current Transport Canada MARSEC levels system. With industry more prepared to deal with situations of heightened risk, Transport Canada expects that industry could have a more rapid response to heightened risk.

The sharing of aviation security-related information is a key component of comprehensive, coordinated and proactive aviation security. The Regulations will enhance information sharing and coordination of security efforts at Class 1 airports through the introduction of multi-agency advisory committees. The International Civil Aviation Organization cites the exchange

efficaces de se conformer aux exigences dans un contexte de sûreté aérienne qui évolue sans cesse. Si l'on veut mettre en place et promouvoir une sûreté aérienne établie de manière responsable, efficace, souple et novatrice pour tous les aéroports, il faut mener des évaluations officielles des risques visant la sûreté, établir et mettre en œuvre les plans de sûreté conséquents, amener les aéroports les plus achalandés à s'échanger davantage l'information entre eux, exiger que tous les aéroports préparent des mesures de protection supplémentaires qui peuvent être mises en œuvre dès que le ministre détermine qu'il y a des risques immédiats, et prévoir des exigences sur la formation du personnel de sûreté.

Les exigences relatives aux programmes de sûreté aéroportuaire comprendront des évaluations de risques visant la sûreté pour les exploitants d'aéroport de catégorie 1, afin de recenser et de prioriser les risques visant la sûreté aérienne pour l'aéroport et de mettre en place les stratégies les plus appropriées et efficaces d'atténuation des risques, de les documenter dans un plan de sûreté et de les mettre en œuvre si nécessaire. Les exploitants d'aéroport seront tenus de consulter les principaux partenaires de sûreté à l'aéroport, notamment l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'Agence des services frontaliers du Canada, la Gendarmerie royale du Canada et le corps policier compétent, lorsqu'ils évaluent leurs risques visant la sûreté, puis établissent et mettent en œuvre leur plan stratégique de sûreté aéroportuaire, afin d'améliorer la communication de l'information et la coordination des efforts. Le plan de sûreté sera fondé sur les résultats de l'évaluation des risques visant la sûreté et servira à alimenter une stratégie de gestion et d'atténuation des risques élevés à moyens qui auront été recensés et priorisés dans l'évaluation.

Dans le cas des aéroports de catégorie 1, le plan stratégique de sûreté aéroportuaire exposera en détail également les mesures de protection supplémentaires, pour que les mesures d'intervention soient efficaces devant les risques immédiats dans des circonstances exceptionnelles qui amèneraient le ministre à rehausser le niveau AVSEC depuis le niveau de référence 1 au niveau 2 en cas de risque élevé, ou encore au niveau 3 en cas de risque imminent ou critique. S'il n'y a pas d'exigence visant à établir un plan stratégique de sûreté aéroportuaire, un répertoire de mesures de protection distinct sera exigé pour tous les autres aéroports désignés. Par ailleurs, le plan stratégique de sûreté aéroportuaire (ou le répertoire de mesures de protection, selon la catégorie d'aéroport) sera mis à l'essai et permettra d'améliorer l'état de préparation et la coordination, et de favoriser l'amélioration continue.

Dans de rares cas de risque accru, des mesures supplémentaires peuvent souvent être prises pour resserrer la sûreté et ainsi atténuer le risque accru. Les niveaux de sûreté ou d'alerte sont des outils communs qu'utilisent les gouvernements pour communiquer un changement dans le niveau de risque et inciter ceux qui sont en position d'accroître la sûreté à agir. Le nombre de niveaux proposé est le même que celui du National Terrorism Advisory System (système national d'alerte au terrorisme) du Department of Homeland Security (ministère de la Sécurité intérieure) des États-Unis nouvellement mis à jour et de l'actuel système de niveaux MARSEC de Transports Canada. Si l'industrie est mieux préparée pour composer avec des situations de risque accru, Transports Canada s'attend à ce qu'elle puisse avoir un mécanisme d'intervention plus rapide devant un tel risque.

L'échange de l'information sur la sûreté aérienne est un élément clé d'une sûreté aérienne exhaustive, concertée et proactive. Le Règlement améliorera l'échange de l'information et la coordination des efforts de sûreté aux aéroports de catégorie 1 par l'entremise des comités consultatifs multi-organismes. L'Organisation de l'aviation civile internationale voit l'échange de l'information et

of information and intelligence as essential to effective aviation security programs, enabling airport operators to adjust their programs in response to changing threat conditions. The orderly dissemination of such information is vital to the success of aviation security programs.

Implementation, enforcement and service standards

Transport Canada's philosophy on the enforcement of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* stresses promoting compliance as the preferred means of achieving a secure aviation environment. Where compliance with the Amendments will not be achieved on a voluntary basis or where there are flagrant violations, enforcement action could be taken in the form of administrative monetary penalties pursuant to sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, judicial sanctions per subsection 7.3(3) of the Act, or the suspension or cancellation of a Canadian aviation document under section 6.9 of the Act.

However, in order to successfully implement the proposed airport security program Regulations, Transport Canada has committed resources for aviation industry and departmental readiness. The regulatory requirements will have a staggered application after coming into force to allow time for preparation and to facilitate implementation. Specific dates have been included in the Regulations to provide clarity on timing.

Similar to its approach taken during the introduction of airport security program foundational elements, Transport Canada is developing non-regulatory elements such as guidance material and best practices in consultation with industry to support these proposed airport security program Amendments. Transport Canada is committed to developing materials in collaboration with industry to facilitate implementation and compliance. Transport Canada has been working with aviation security stakeholders to increase awareness of the proposed Regulations, and is proposing a staggered implementation period between the publishing of the Regulations and the coming into force of the Regulations. Furthermore, the 11 months between the deadline for security assessments and resultant security plans should allow sufficient time for implementation and coordination with other aviation industry groups.

For internal readiness, Transport Canada is working to develop inspector guidance, training and standard operating procedures for inspectors. Approval processes are also being developed to establish the internal mechanisms needed for a nationally consistent review and approval of airport security risk assessments, strategic airport security plans and proposed safeguards for AVSEC levels. Transport Canada will develop communication products to encourage industry awareness of the amendments.

Transport Canada continues to believe that service standards are an essential public commitment to a measurable level of regulatory performance. Therefore, to help clarify service expectations and to help ensure accountability for service performance, Transport Canada commits to making a determination regarding approvals of security risk assessments, strategic airport security plans, and menus of additional safeguards within 90 calendar days of receipt of a complete submission.

des renseignements comme étant essentiel à l'efficacité des programmes de sûreté aérienne, ce qui permet aux exploitants d'aéroport d'ajuster leur programme en fonction de l'évolution des menaces. La diffusion en bonne et due forme de telles informations est vitale pour le succès des programmes de sûreté aérienne.

Mise en œuvre, application et normes de service

Dans son approche sur la mise en application du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, Transports Canada insiste pour dire que la promotion de la conformité est le meilleur moyen pour assurer la sûreté du milieu du transport aérien. Si la conformité aux modifications n'est pas possible par des moyens volontaires, ou en cas de violations flagrantes, la *Loi sur l'aéronautique* prévoit des sanctions administratives pécuniaires, en vertu des articles 7.6 à 8.2, ou des sanctions judiciaires en vertu du paragraphe 7.3(3), ou encore la suspension ou l'annulation d'un document d'aviation canadien, en vertu de l'article 6.9.

Toutefois, afin de réussir la mise en œuvre du règlement proposé sur les programmes de sûreté aéroportuaire, Transports Canada a promis des ressources pour que l'industrie du transport aérien et le Ministère soient prêts. Les exigences réglementaires seront appliquées par étape après leur entrée en vigueur, afin de donner suffisamment de temps pour la préparation et pour faciliter la mise en œuvre. Les dates précises ont été incluses dans le Règlement pour offrir plus de clarté quant au calendrier.

De la même manière qu'il l'a fait lors de la mise en œuvre des éléments fondamentaux du programme de sûreté aéroportuaire, Transports Canada élabore des éléments non réglementaires, comme des lignes directrices et des pratiques exemplaires, en consultation avec l'industrie, afin d'étayer les modifications proposées au programme. Transports Canada s'est engagé à concevoir les documents en collaboration avec l'industrie pour faciliter la mise en œuvre et la conformité. Le Ministère s'est employé, avec les intervenants de la sûreté aérienne, à mieux faire connaître le règlement proposé et il suggère une période de mise en œuvre progressive entre la publication du Règlement et son entrée en vigueur. De plus, les 11 mois entre le dépôt des évaluations des risques et les plans de sûreté qui en découleront devraient s'avérer suffisants pour la mise en œuvre des plans et la coordination avec les autres groupes de l'industrie du transport aérien.

Pour ce qui est de la préparation interne, Transports Canada travaille à l'établissement d'un guide, d'une formation et de procédures d'utilisation normalisées pour les inspecteurs. Il élabore également des processus d'approbation afin de mettre en place les mécanismes internes nécessaires pour que l'examen et l'approbation des évaluations des risques visant la sûreté aéroportuaire, les plans stratégiques de sûreté aéroportuaire et les mesures de protection proposées relativement aux niveaux AVSEC soient uniformes partout au pays. Transports Canada va concevoir des produits de communication pour encourager l'industrie à prendre connaissance des modifications.

Transports Canada continue de croire que les normes de service sont un engagement essentiel envers le public à atteindre un niveau de rendement réglementaire mesurable. Ainsi, pour aider à clarifier les attentes de service et à rendre des comptes sur le rendement des services, Transports Canada s'engage à rendre sa décision, à savoir s'il approuve l'évaluation des risques visant la sûreté, le plan stratégique de sûreté aéroportuaire et le répertoire des mesures de protection supplémentaires dans les 90 jours civils après la réception d'une soumission complète.

Table 6: Application and enforceability of proposed Phase 2 elements

Proposed Phase 2 elements of airport security program regulations	Application	Enforceability following <i>Canada Gazette</i> , Part II, publication		
		Class 1	Class 2	Class 3
Training requirements for security personnel	Class 1, 2 and 3 airports	Apr 15, 2015	Apr 15, 2015	Apr 15, 2015
Enhanced Emergency Plans	Class 1, 2 and 3 airports	Apr 15, 2015	Apr 15, 2015	Apr 15, 2015
Security Exercises (related to menus [AVSEC levels])	Class 1, 2 and 3 airports	May 15, 2016	Sep 15, 2016	Mar 15, 2017
Multi-Agency Advisory Committee*	Class 1 airports *Class 2 airports only if ordered by the Minister	Dec 15, 2014	6 months following an order by Minister	N/A
Security Risk assessment*	Class 1 airports *Class 2 and 3 airports only if ordered by Minister	Mar 15, 2015	10 months following order by Minister	10 months following order by Minister
Strategic Airport Security plan*	Class 1 airports *Class 2 and 3 airports only if ordered by Minister	Feb 15, 2016	22 months following order by Minister	22 months following order by Minister
Implementation of Strategic Airport Security Plan	Class 1 airports *Class 2 and 3 airports only if ordered by Minister	May 15, 2016		
Menu of safeguards to respond to change in AVSEC Levels**	Class 2 and 3 airports	**Part of Class 1 Strategic airport security plan	Apr 15, 2016	Sep 15, 2016
AVSEC Levels	Class 1, 2 and 3 airports	May 15, 2016	Sep 15, 2016	Mar 15, 2017

Tableau 6 : Application et caractère exécutoire des éléments proposés pour la phase 2

Éléments proposés pour la phase 2 du règlement sur les programmes de sûreté aéroportuaire	Application	Caractère exécutoire après la publication dans la <i>Gazette du Canada</i> , Partie II		
		Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3
Exigences de formation pour le personnel de sûreté	Aéroports des catégories 1, 2 et 3	15 avril 2015	15 avril 2015	15 avril 2015
Plans d'urgence améliorés	Aéroports des catégories 1, 2 et 3	15 avril 2015	15 avril 2015	15 avril 2015
Exercices de sûreté (reliés aux répertoires — niveaux AVSEC)	Aéroports des catégories 1, 2 et 3	15 mai 2016	15 sept. 2016	15 mars 2017
Comité consultatif multi-organismes*	Aéroports de catégorie 1 *Aéroports de catégorie 2 seulement si ordonné par le ministre	15 déc. 2014	6 mois suivant un arrêté du ministre	S/O
Évaluation des risques visant la sûreté*	Aéroports de catégorie 1 Aéroports des catégories 2 et 3 seulement si ordonné par le ministre	15 mars 2015	10 mois suivant un arrêté du ministre	10 mois suivant un arrêté du ministre
Plan stratégique de sûreté aéroportuaire*	Aéroports de catégorie 1 Aéroports des catégories 2 et 3 seulement si ordonné par le ministre	15 févr. 2016	22 mois suivant un arrêté du ministre	22 mois suivant un arrêté du ministre
Mise en œuvre du plan stratégique de sûreté aéroportuaire	Aéroports de catégorie 1 Aéroports des catégories 2 et 3 seulement si ordonné par le ministre	15 mai 2016		
Répertoire de mesures de protection pour répondre à un changement du niveau AVSEC**	Aéroports des catégories 2 et 3	**Partie du plan stratégique de sûreté aéroportuaire des aéroports de catégorie 1	15 avril 2016	15 sept. 2016
Niveaux AVSEC	Aéroports des catégories 1, 2 et 3		15 sept. 2016	15 mars 2017

Performance measurement and evaluation

While Transport Canada recognizes that the results of security regulations are difficult to measure because their success results in no measurable activity or outcome, improvements in security performance should be evident following implementation of security programs due to enhanced collaborative working relationships and a more proactive approach to achieving security

Mesures de rendement et évaluation

Transports Canada reconnaît que les résultats du règlement sur la sûreté sont difficiles à mesurer, car le succès qu'il a ne génère pas d'activités ni de résultats mesurables; les améliorations dans le rendement en matière de sûreté devraient être évidentes après la mise en œuvre des programmes de sûreté, grâce à de meilleures relations de travail, à une plus grande collaboration et à une

objectives. Additionally, Transport Canada will be looking to the airport community to provide further information on whether these Amendments have made noticeable improvements to security at their facilities.

A Performance Measurement and Evaluation Plan has been developed to verify whether all airport security program regulations, both current requirements and the enhancements in these proposed Amendments, meet their policy objectives on an ongoing basis.¹⁰ Accordingly, a logic model has been developed to map the flow from development to implementation of the Regulations to verify that expected results are continually achieved. In the model, the development of airport security program regulations is the main activity, along with the development and delivery of education and outreach for airport operators and primary security line partners, the conduct of inspector training as well as inspections themselves, and approval processes supporting the main activities of this initiative for Transport Canada. The outcomes in the logic model are those listed in the “Objectives” section above. Because it is expected that the successful application of the provisions by the operators should lead to the achievement of the outcomes outlined in the logic model, the indicators for the outcomes are closely linked to the provisions.

Transport Canada will be conducting inspections to verify compliance with aviation security program requirements for airports within the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. These inspections will be conducted by trained inspectors at all applicable airports. Inspection data is entered into a Transport Canada database. The structure for the aviation security program inspection data is being defined to facilitate reporting on the three immediate outcomes listed in the logic model outlined above.

As with any regulations, the objective is to achieve 100% compliance and effective outcomes as a result of this compliance. In addition, Transport Canada intends to analyze the inspection data to determine the effectiveness of the new aviation security program Regulations for airports.

Contact

Wendy Nixon
Director
Aviation Security Program Development
Transport Canada
112 Kent Street, 4th floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-990-1282
Fax: 613-949-9199
Email: wendy.nixon@tc.gc.ca

approche plus proactive pour atteindre les objectifs de sûreté. De plus, Transports Canada va observer la communauté aéroportuaire pour fournir plus d'informations, à savoir si ces modifications ont permis des améliorations notables de la sûreté dans leurs installations.

Un plan de mesure et d'évaluation du rendement a été établi pour vérifier si l'ensemble du règlement sur les programmes de sûreté aéroportuaire, tant les exigences courantes que les améliorations dans les modifications proposées, continuera de répondre aux objectifs stratégiques¹⁰. Transports Canada a donc établi un modèle logique pour illustrer la démarche depuis l'élaboration du Règlement jusqu'à la mise en œuvre, pour que les résultats attendus soient toujours atteints. Dans le modèle, l'élaboration du règlement sur les programmes de sûreté aéroportuaire constitue l'activité principale, à laquelle se greffent l'établissement et la l'exécution de programmes d'éducation et de sensibilisation pour les exploitants d'aéroport et les partenaires de la première ligne de sûreté, de la formation pour les inspecteurs et la réalisation des inspections en tant que telles, ainsi que les processus d'approbation soutenant les activités principales de cette initiative pour Transports Canada. Les résultats dans le modèle logique sont ceux qui se trouvent dans la section « Objectifs » plus haut dans le document. Comme on s'attend à ce que les exploitants se conforment aux dispositions et qu'on atteigne par conséquent les résultats indiqués dans le modèle logique, les indicateurs pour ces résultats sont liés étroitement aux dispositions.

Transports Canada va effectuer des inspections pour vérifier que les aéroports respectent les exigences du programme de sûreté aérienne qui ont été établies dans le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. Ces inspections seront effectuées par des inspecteurs compétents à tous les aéroports touchés. Les données d'inspection sont inscrites dans une base de données de Transports Canada. La structure des données d'inspection du programme de sûreté aérienne est définie de manière à faciliter l'établissement de rapports sur les trois résultats immédiats indiqués dans le modèle logique susmentionné.

Comme pour tout règlement, l'objectif est d'atteindre une conformité totale et d'obtenir des résultats réels de cette conformité. De plus, Transports Canada entend analyser les données d'inspection pour déterminer l'efficacité du nouveau règlement sur le programme de sûreté aérienne pour les aéroports.

Personne-ressource

Wendy Nixon
Directrice
Direction de l'élaboration du programme de sûreté aérienne
Transports Canada
112, rue Kent, 4^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-990-1282
Télécopieur : 613-949-9199
Courriel : wendy.nixon@tc.gc.ca

¹⁰ The full document is available upon request via the contact information above.

¹⁰ Le document complet est disponible sur demande aux coordonnées inscrites à la fin.

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 (Airport Security Programs)

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"/>
Text in the Regulations has been drafted to be as clear as possible. Where possible, plain language guidance documents are being developed in order to clearly communicate what is required.				
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 as also previously communicated in consultations, there are clear reasons for the amendments being made.				
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"/>
The proposed amendments do not require completing specific forms although samples/examples will be available to operators. They are not required to complete specific forms nor use a specific methodology. The amendments, where possible, are performance-based.				
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 type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
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"/>
Due to security sensitivity of information such tools will not be leveraged for collection of information, and our stakeholders have been consulted with respect to this.				
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"/>
These Amendments further enable Canadian airport operators to operate in a manner that is consistent with International Civil Aviation Organization's Annex 17 security practices and 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 these Regulations.				
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 under these amendments is not collected 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, date, etc. when that information is already available to the department.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
6.	Will electronic reporting and data collection be used, including electronic validation and confirmation of receipt of reports where appropriate?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Information being submitted is security sensitive and therefore electronic reporting will not be used in this instance.				
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"/>
These Amendments further enable Canadian airport operators to operate in a manner that is consistent with International Civil Aviation Organization's Annex 17 security practices and standards.				

A. Small business regulatory design — *Continued*

II	Simplification and streamlining — <i>Continued</i>	Yes	No	N/A
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"/>
The proposed Amendments do not require completing specific forms although samples/examples will be available to operators. They are not required to complete specific forms nor use a specific methodology. The Amendments, where possible, are performance-based.				
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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"/>

B. Regulatory flexibility analysis and reverse onus

IV	Regulatory flexibility analysis	Yes	No	N/A
1.	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? Examples of flexible options to minimize costs are as follows: <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"/>
See the Small business lens section of the RIAS.				
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? <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 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 type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Transport Canada selected the lowest cost option. The proposed Amendments were designed to align compliance costs with underlying risks so that costs disproportionate to risk were not imposed on small businesses (see the Small business lens section of the RIAS).				

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 (programmes de sûreté aéroportuaire)

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"/>
Le libellé du Règlement a été rédigé de manière à ce qu'il soit le plus clair possible. Lorsque cela est possible, des documents d'orientation en langage clair sont élaborés afin de communiquer clairement ce qui est requis.				
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 décrit dans le RÉIR, et communiqué antérieurement lors des consultations, il y a des raisons claires pour lesquelles des modifications sont apportées.				
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"/>
Les modifications proposées ne nécessitent pas de remplir des formulaires spécifiques, mais des échantillons et des exemples seront mis à la disposition des exploitants. Ceux-ci ne sont pas tenus de remplir des formulaires en particulier ou d'utiliser une méthode spécifique. Les modifications, dans la mesure du possible, sont axées sur le rendement.				
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 type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
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"/>
En raison du caractère délicat des renseignements du point de vue de la sûreté, de tels outils ne seront pas mis à profit pour recueillir des renseignements; nos intervenants ont été consultés à ce sujet.				
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"/>
Ces modifications aideront les exploitants d'aéroport du Canada à exercer leurs activités en respectant les normes et les pratiques en matière de sûreté prévues à l'Annexe 17 de l'Organisation de l'aviation civile internationale.				
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 d'impact prévu sur le commerce international ou interprovincial lié à ce 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 requis en vertu de ces modifications ne sont pas recueillis par d'autres ministères ou administrations.				
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Comme les renseignements soumis sont délicats du point de vue de la sûreté, les rapports électroniques ne seront pas utilisés dans ce cas-ci.				
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"/>
Ces modifications aideront les exploitants d'aéroport du Canada à exercer leurs activités en respectant les normes et les pratiques en matière de sûreté prévues à l'Annexe 17 de l'Organisation de l'aviation civile internationale.				

A. Conception de la réglementation pour les petites entreprises (suite)

II	Simplification et rationalisation (suite)	Oui	Non	S.O.
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"/>
Les modifications proposées ne nécessitent pas de remplir des formulaires spécifiques, mais des échantillons et des exemples seront mis à la disposition des exploitants. Ceux-ci ne sont pas tenus de remplir des formulaires en particulier ou d'utiliser une méthode spécifique. Les modifications, dans la mesure du possible, sont axées sur le rendement.				
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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"/>

B. Analyse de flexibilité réglementaire et inversion de la charge de la preuve

IV	Analyse de flexibilité réglementaire	Oui	Non	S.O.
1.	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? Exemples d'options flexibles pour réduire les coûts : <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; • Des licences permanentes ou renouvelables moins fréquemment. 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voir la section Lentille des petites entreprises du RÉIR.				
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)? <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 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 type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Transports Canada a choisi l'option représentant les coûts les plus faibles. Les modifications proposées ont été conçues de manière à harmoniser les coûts liés à la conformité avec les risques sous-jacents de manière à ne pas imposer aux petites entreprises des coûts disproportionnés par rapport aux risques (voir la section Lentille des petites entreprises du RÉIR).				

Registration
SOR/2014-154 June 13, 2014

CUSTOMS TARIFF

**FIFA U-20 Women’s World Cup Canada 2014
Remission Order**

P.C. 2014-679 June 12, 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 115^a of the *Customs Tariff*^b, makes the annexed *FIFA U-20 Women’s World Cup Canada 2014 Remission Order*.

**FIFA U-20 WOMEN’S WORLD CUP CANADA 2014
REMISSION ORDER**

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in this Order.

“CSA” means the Canadian Soccer Association Incorporated. (ACS)

“FIFA” means the Fédération Internationale de Football Association. (FIFA)

“media rights holder” means a person that has been granted broadcasting rights in respect of the U-20 World Cup by the CSA, the NOC or FIFA. (*titulaire de droits de diffusion*)

“NOC” means the National Organizing Committee for the U-20 World Cup. (CON)

“person” means an individual, a partnership, a corporation, a trust, the estate or succession of a deceased individual, or a body that is a society, a union, a club, an association, a commission or another organization of any kind. (*personne*)

“sponsor” means a person that has been designated by the CSA, the NOC or FIFA as an official sponsor of the U-20 World Cup. (*commanditaire*)

“supplier” means a person that has been designated by the CSA, the NOC or FIFA as an official supplier to the U-20 World Cup. (*fournisseur*)

“2015 World Cup” means the FIFA Women’s World Cup Canada 2015 that is to be held in Edmonton, Moncton, Montreal, Ottawa, Vancouver and Winnipeg during the period beginning on June 6, 2015 and ending on July 5, 2015. (*Coupe du monde 2015*)

“U-20 World Cup” means the FIFA U-20 Women’s World Cup Canada 2014 that is to be held in Edmonton, Moncton, Montreal and Toronto during the period beginning on August 5, 2014 and ending on August 24, 2014. (*Coupe du monde U-20*)

“U-20 World Cup family member” means an individual, other than an individual ordinarily resident in Canada, who is the holder of an accreditation issued by the CSA or the NOC and approved by FIFA and is

(a) an athlete participating in the U-20 World Cup or a coach, a judge, a team official, a support staff member or a technical official in the U-20 World Cup; or

(b) a member of FIFA. (*membre de la famille de la Coupe du monde U-20*)

^a S.C. 2005, c. 38, par. 145(2)(j)

^b S.C. 1997, c. 36

Enregistrement
DORS/2014-154 Le 13 juin 2014

TARIF DES DOUANES

Décret de remise concernant la Coupe du monde féminine U-20 de la FIFA, Canada 2014

C.P. 2014-679 Le 12 juin 2014

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l’article 115^a du *Tarif des douanes*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret de remise concernant la Coupe du monde féminine U-20 de la FIFA, Canada 2014*, ci-après.

DÉCRET DE REMISE CONCERNANT LA COUPE DU MONDE FÉMININE U-20 DE LA FIFA, CANADA 2014

DÉFINITIONS

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

« ACS » L’Association canadienne de soccer incorporée. (CSA)

« commanditaire » Personne désignée par l’ACS, le CON ou la FIFA à titre de commanditaire officiel de la Coupe du monde U-20. (*sponsor*)

« CON » Le Comité organisateur national de la Coupe du monde U-20. (NOC)

« Coupe du monde 2015 » La Coupe du monde féminine de la FIFA, Canada 2015, qui se tiendra à Edmonton, à Moncton, à Montréal, à Ottawa, à Vancouver et à Winnipeg du 6 juin au 5 juillet 2015. (*2015 World Cup*)

« Coupe du monde U-20 » La Coupe du monde féminine U-20 de la FIFA, Canada 2014, qui se tiendra à Edmonton, à Moncton, à Montréal et à Toronto du 5 au 24 août 2014. (*U-20 World Cup*)

« FIFA » La Fédération Internationale de Football Association. (FIFA)

« fournisseur » Personne désignée par l’ACS, le CON ou la FIFA à titre de fournisseur officiel de la Coupe du monde U-20. (*supplier*)

« membre de la famille de la Coupe du monde U-20 » Tout particulier, autre qu’un particulier résidant habituellement au Canada, qui est titulaire d’une accréditation de l’ACS ou du CON approuvée par la FIFA, et qui :

a) soit participe à la Coupe du monde U-20 à titre d’athlète, d’entraîneur, de juge, d’officiel d’équipe, de membre du personnel de soutien ou d’officiel technique;

b) soit est un membre de la FIFA. (*U-20 World Cup family member*)

« personne » Particulier, société de personnes, personne morale, fiduciaire ou succession, ou organisme qui est un syndicat, un club, une association, une commission ou une autre organisation. (*person*)

« titulaire de droits de diffusion » Personne à laquelle l’ACS, le CON ou la FIFA a accordé des droits de diffusion pour la Coupe du monde U-20. (*media rights holder*)

^a L.R. 2005, ch. 38, al. 145(2)(j)

^b L.R. 1997, ch. 36

APPLICATION

2. This Order does not apply to alcoholic beverages or tobacco products.

REMISSION

3. Remission is granted of the tax paid or payable under Part IX of the *Excise Tax Act*, and of the customs duties and excise taxes paid or payable, on goods imported temporarily into Canada by a U-20 World Cup family member, if the goods are imported for the exclusive use of that member in connection with

- (a) the U-20 World Cup; or
- (b) the U-20 World Cup and the 2015 World Cup.

4. (1) Remission is granted of a portion of the tax paid or payable under Part IX of the *Excise Tax Act*, and of the customs duties paid or payable, on

(a) goods for display, including apparatus to display those goods, imported temporarily into Canada by the CSA, the NOC, FIFA, a media rights holder, a sponsor or a supplier, or the agent or representative of any of them, for use exclusively in connection with

- (i) the U-20 World Cup, or
- (ii) the U-20 World Cup and the 2015 World Cup; and

(b) equipment imported temporarily into Canada by the CSA, the NOC, FIFA, a media rights holder, a sponsor or a supplier, or the agent or representative of any of them, for use exclusively in connection with

- (i) the U-20 World Cup, or
- (ii) the U-20 World Cup and the 2015 World Cup.

(2) The amount of the tax remitted under subsection (1) is equal to

(a) in the case of goods or equipment imported by a person who is not resident in Canada and is not a registrant as defined in subsection 123(1) of the *Excise Tax Act*, the total of the tax paid or payable under Part IX of that Act in respect of the importation of the goods or equipment; and

(b) in any other case, the difference between

- (i) the total of the tax paid or payable under Part IX of the *Excise Tax Act* in respect of the importation of the goods or equipment, and
- (ii) the amount of the tax paid or payable under Part IX of the *Excise Tax Act* in respect of the importation on 1/60 of the value of the goods or equipment for each month, or portion of a month, that the goods or equipment remain in Canada.

5. Remission is granted of the customs duties paid or payable on goods imported into Canada by the CSA, the NOC, FIFA, a media rights holder, a sponsor or a supplier, or the agent or representative of any of them, if the goods have a unit value of \$60 or less and are for free distribution in connection with the U-20 World Cup.

6. Remission is granted of the tax paid or payable under Part IX of the *Excise Tax Act*, and of the customs duties and excise taxes

CHAMP D'APPLICATION

2. Le présent décret ne s'applique pas aux boissons alcoolisées ni aux produits du tabac.

REMISE

3. Remise est accordée de la taxe payée ou à payer au titre de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* et des droits de douane et des taxes d'accise payés ou à payer sur les marchandises importées temporairement au Canada par un membre de la famille de la Coupe du monde U-20 pour son usage exclusif dans le cadre :

- a) de la Coupe du monde U-20;
- b) de la Coupe du monde U-20 et de la Coupe du monde 2015.

4. (1) Remise est accordée d'une partie de la taxe payée ou à payer au titre de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* et des droits de douane payés ou à payer :

a) sur les marchandises en montre, y compris les appareils servant à les montrer, qui sont importées temporairement au Canada par l'ACS, le CON, la FIFA, un titulaire de droits de diffusion, un commanditaire ou un fournisseur, ou par le mandataire ou représentant de l'un ou l'autre d'entre eux, pour être utilisées exclusivement dans le cadre :

- (i) de la Coupe du monde U-20,
- (ii) de la Coupe du monde U-20 et de la Coupe du monde 2015;

b) sur l'équipement importé temporairement au Canada par l'ACS, le CON, la FIFA, un titulaire de droits de diffusion, un commanditaire ou un fournisseur, ou par le mandataire ou représentant de l'un ou l'autre d'entre eux, pour être utilisé exclusivement dans le cadre :

- (i) de la Coupe du monde U-20,
- (ii) de la Coupe du monde U-20 et de la Coupe du monde 2015.

(2) Le montant de la taxe remise au titre du paragraphe (1) correspond :

a) dans le cas des marchandises ou de l'équipement qui sont importés par une personne qui n'est pas un résident du Canada ni un inscrit au sens du paragraphe 123(1) de la *Loi sur la taxe d'accise*, au total de la taxe payée ou à payer au titre de la partie IX de cette loi relativement à l'importation de ces marchandises ou de cet équipement;

b) dans les autres cas, à la différence entre le total visé au sous-alinéa (i) et la taxe visée au sous-alinéa (ii) :

- (i) le total de la taxe payée ou à payer au titre de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* relativement à l'importation des marchandises ou de l'équipement,
- (ii) la taxe payée ou à payer au titre de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* relativement à l'importation sur 1/60 de la valeur de ces marchandises ou de cet équipement, pour chaque mois ou fraction de mois où ils se trouvent au Canada.

5. Remise est accordée des droits de douane payés ou à payer sur les marchandises dont la valeur unitaire ne dépasse pas 60 \$ et qui sont importées au Canada par l'ACS, le CON, la FIFA, un titulaire de droits de diffusion, un commanditaire ou un fournisseur, ou par le mandataire ou représentant de l'un ou l'autre d'entre eux, en vue d'être distribuées gratuitement dans le cadre de la Coupe du monde U-20.

6. Remise est accordée de la taxe payée ou à payer au titre de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* et des droits de douane et

paid or payable, on goods that are imported into Canada by the CSA, the NOC or a U-20 World Cup family member, if the goods have a unit value of \$60 or less and are intended for distribution in connection with the U-20 World Cup as gifts or awards to

- (a) a U-20 World Cup family member;
- (b) a member, agent or representative of the CSA or the NOC;
- (c) an individual who is resident in Canada and is participating in the U-20 World Cup; or
- (d) an individual who is resident in Canada and is acting in an official capacity in connection with the U-20 World Cup.

7. Remission is granted of the customs duties paid or payable on athletic equipment imported into Canada by the CSA or the NOC, if the athletic equipment

- (a) is certified by FIFA as complying with the international competition standards applicable to the sport for which it is designed and as being required by an athlete exclusively for the purpose of training or competing in
 - (i) the U-20 World Cup, or
 - (ii) the U-20 World Cup and the 2015 World Cup;
- (b) is donated at the conclusion of the U-20 World Cup or the 2015 World Cup, as applicable, to a not-for-profit sports club, a sports federation, a registered charity, an educational or other public institution or a municipality, town or city; and
- (c) is not sold or otherwise disposed of within two years after the day on which it is imported.

8. Remission is granted of the customs duties paid or payable on clothing imported into Canada, if the clothing

- (a) is donated to the CSA or the NOC by a sponsor or supplier;
- (b) is provided free of charge to CSA, NOC or U-20 World Cup volunteers to be worn as uniforms when undertaking their official volunteer duties in connection with the U-20 World Cup; and
- (c) is kept by the individual volunteer recipients following the U-20 World Cup.

CONDITIONS

9. Remission is granted under sections 3 and 4 on the condition that, on or before December 31, 2015, the goods or equipment are

- (a) exported from Canada; or
- (b) destroyed in Canada under the supervision of an officer of the Canada Border Services Agency at the expense of the importer.

10. Remission is granted under this Order only to the extent to which the amount remitted has not otherwise been rebated, remitted, credited or refunded to any person under the *Financial Administration Act* or any other Act of Parliament.

11. Remission is granted under this Order on the condition that (a) the goods or equipment are imported into Canada during the period beginning on January 1, 2014 and ending on August 24, 2014;

des taxes d'accise payés ou à payer sur les marchandises dont la valeur unitaire ne dépasse pas 60 \$ et qui sont importées au Canada par l'ACS, le CON ou un membre de la famille de la Coupe du monde U-20 en vue d'être données en cadeau ou en récompense dans le cadre de la Coupe du monde U-20 à l'une ou l'autre des personnes suivantes :

- a) un membre de la famille de la Coupe du monde U-20;
- b) un membre, un mandataire ou un représentant de l'ACS ou du CON;
- c) un particulier résidant au Canada qui participe à la Coupe du monde U-20;
- d) un particulier résidant au Canada qui agit à titre officiel dans le cadre de la Coupe du monde U-20.

7. Remise est accordée des droits de douane payés ou à payer sur l'équipement d'athlétisme importé au Canada par l'ACS ou le CON si les conditions suivantes sont réunies :

- a) l'équipement est certifié par la FIFA comme étant conforme aux normes internationales de compétition applicables au sport pour lequel il a été conçu et comme étant nécessaire exclusivement à l'entraînement d'un athlète ou à sa participation :
 - (i) à la Coupe du monde U-20,
 - (ii) à la Coupe du monde U-20 et à la Coupe du monde 2015;
- b) à l'issue de la Coupe du monde U-20 ou de la Coupe du monde 2015, selon le cas, il est donné à un club sportif sans but lucratif, à une fédération sportive, à un organisme de bienfaisance enregistré, à un établissement d'enseignement ou à toute autre institution publique, ou à une municipalité, à une ville ou à un village;
- c) il n'en est pas disposé, notamment par vente, dans les deux ans suivant la date de son importation.

8. Remise est accordée des droits de douane payés ou à payer sur les vêtements importés au Canada si les conditions suivantes sont réunies :

- a) les vêtements sont donnés à l'ACS ou au CON par un commanditaire ou un fournisseur;
- b) ils sont fournis gratuitement aux bénévoles de l'ACS, du CON ou de la Coupe du monde U-20 à titre d'uniforme pour l'exercice de leurs responsabilités officielles dans le cadre de la Coupe du monde U-20;
- c) ils sont conservés par chacun de ces bénévoles à l'issue de la Coupe du monde U-20.

CONDITIONS

9. La remise visée aux articles 3 et 4 est accordée à la condition que, au plus tard le 31 décembre 2015, les marchandises ou l'équipement soient, selon le cas :

- a) exportés du Canada;
- b) détruits au Canada aux frais de l'importateur, sous la surveillance d'un agent de l'Agence des services frontaliers du Canada.

10. Toute remise prévue par le présent décret n'est accordée que dans la mesure où la somme correspondante n'a pas été par ailleurs remboursée ou remise à une personne, ou portée à son crédit, en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques* ou d'une autre loi fédérale.

11. Toute remise accordée en vertu du présent décret est assujettie aux conditions suivantes :

- a) les marchandises ou l'équipement sont importés au Canada au cours de la période allant du 1^{er} janvier au 24 août 2014;

(b) a claim for remission is made to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness within two years after the day on which the goods or equipment were accounted for under section 32 of the *Customs Act*; and

(c) the importer provides the Canada Border Services Agency with evidence or information that demonstrates that the importer is entitled to remission under this Order.

b) une demande de remise est présentée au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile dans les deux ans suivant la date de la déclaration en détail des marchandises ou de l'équipement faite en application de l'article 32 de la *Loi sur les douanes*;

c) l'importateur fournit à l'Agence des services frontaliers du Canada les justifications ou les renseignements établissant son admissibilité à la remise.

COMING INTO FORCE

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

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the orders.)

Issues

In 2014, Canada will host the Fédération Internationale de Football Association (FIFA) U-20 Women's World Cup. Canada will also host, in 2015, the FIFA Women's World Cup. This event, featuring 24 nations, is held every four years and is recognized as the world's largest international women's sporting competition. Approximately 2 million visitors are expected to attend these events, in which some 1 500 athletes and team officials from across the world will participate.

As part of Canada's bid to win these events, Canada made a commitment to the Canadian Soccer Association and to FIFA that certain duties and taxes on goods imported in connection with the events would be remitted.

Objective

To ensure that Canada respects its international commitments with respect to these FIFA World Cup events.

Description

These orders remit Goods and Services Tax/Harmonized Sales Tax (GST/HST), or a portion thereof, customs duties and excise taxes paid or payable on certain goods, such as personal effects, goods for display, gifts and awards, and various other goods and equipment to be imported in connection with the 2014 FIFA U-20 Women's World Cup and the 2015 FIFA Women's World Cup, that are to be held in various cities in Canada from August 5 to August 24, 2014, and June 6 to July 5, 2015, respectively.

“One-for-One” Rule

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

Small business lens

The small business lens does not apply to these orders, as there are no costs imposed on small business.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des décrets.)

Enjeux

En 2014, le Canada accueillera la Coupe du monde féminine U-20 de la Fédération Internationale de Football Association (FIFA). En 2015, le Canada sera aussi l'hôte de la Coupe du monde féminine de la FIFA. Cet événement, auquel participent 24 pays, a lieu tous les quatre ans et est reconnu comme la plus importante compétition internationale de sport féminin au monde. On s'attend à près de 2 millions de visiteurs qui assisteront à ces événements sportifs, dont quelque 1 500 athlètes et représentants officiels des équipes venant de partout dans le monde.

Dans son projet de candidature pour obtenir la tenue de ces compétitions, le Canada s'était engagé, auprès de l'Association canadienne de soccer et de la FIFA, à accorder une exonération du paiement de certains droits et taxes sur les produits importés dans le cadre de ces compétitions sportives.

Objectif

Faire en sorte que le Canada respecte ses engagements internationaux dans le cadre de ces événements de la Coupe du monde de la FIFA.

Description

Les présents décrets prévoient la remise de la taxe sur les produits et services (TPS) ou de la taxe de vente harmonisée (TVH), en tout ou en partie, des droits de douane et des taxes d'accise payés ou à payer sur certains produits (effets personnels, produits d'exposition, cadeaux et prix, autres marchandises et équipements) importés au Canada en rapport avec la Coupe du monde féminine U-20 de la FIFA 2014 et la Coupe du monde féminine de la FIFA 2015, qui se tiendront dans différentes villes au Canada, du 5 au 24 août 2014 et du 6 juin au 5 juillet 2015 respectivement.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas aux décrets, puisqu'ils n'entraînent aucun changement dans les coûts d'administration des entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas aux décrets, puisqu'ils n'entraînent aucun coût pour les petites entreprises.

Rationale

It has been longstanding practice for Canada to remit such duties and taxes on certain goods imported for use at major sporting events hosted in Canada. These orders are similar to previous orders made in connection with events such as the FIFA Men's U-20 World Cup Canada 2007 and the 13th International Association of Athletics Federations World Junior Championships in Athletics 2010.

According to the Organizing Committee, these two events, together, are expected to have a positive economic impact of about \$313 million. The amount of potential revenue being forgone by the Government from these events is estimated to be less than \$200,000.

This measure will

- facilitate the hosting of these FIFA World Cup events in Canada;
- have a positive impact on the tourism industry of the hosting cities (Edmonton, Moncton, Montréal, Ottawa, Toronto, Vancouver and Winnipeg); and
- maintain Canada's positive image as a host of international sporting events.

Implementation, enforcement and service standards

The Canada Border Services Agency will ensure compliance with the conditions of these orders. Importation of goods under these orders will be monitored to ensure that the goods meet the conditions of the orders and that any applicable customs duties, excise taxes and GST/HST are collected.

Contact

David Tousignant
Senior Economist
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Canada
K1A 0G5
Telephone: 613-992-6887

Justification

La remise des droits et taxes sur certains produits importés qui sont utilisés lors d'importants événements sportifs tenus au Canada est une pratique de longue date. Les présents décrets sont similaires aux décrets antérieurs adoptés relativement à des événements comme la Coupe du monde masculine U-20 de la FIFA de 2007 et les 13^e Championnats du monde juniors d'athlétisme de l'Association internationale des fédérations d'athlétisme de 2010.

D'après le Comité organisateur, l'impact économique de ces événements sportifs devrait se chiffrer à environ 313 millions de dollars. Le montant estimatif des pertes de recettes pour le Canada, imputables à ces événements, sera de moins de 200 000 \$.

Cette mesure :

- facilitera la tenue au Canada des compétitions de la Coupe du monde de la FIFA;
- aura un effet positif sur le secteur du tourisme dans les villes hôtes (Edmonton, Moncton, Montréal, Ottawa, Toronto, Vancouver et Winnipeg);
- préservera l'image favorable du Canada à titre d'hôte d'événements sportifs internationaux.

Mise en œuvre, application et normes de service

L'Agence des services frontaliers du Canada veillera au respect des modalités des décrets. L'importation de produits visés par les présents décrets fera l'objet de surveillance afin d'assurer que ces produits respectent les modalités des décrets et de percevoir les droits de douane, les taxes d'accise et la TPS/TVH applicables.

Personne-ressource

David Tousignant
Économiste principal
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa, Canada
K1A 0G5
Téléphone : 613-992-6887

Registration
SOR/2014-155 June 13, 2014

CUSTOMS TARIFF

FIFA Women’s World Cup Canada 2015 Remission Order

P.C. 2014-680 June 12, 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 115^a of the *Customs Tariff*^b, makes the annexed *FIFA Women’s World Cup Canada 2015 Remission Order*.

**FIFA WOMEN’S WORLD CUP CANADA 2015
REMISSION ORDER**

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in this Order.

“CSA” means the Canadian Soccer Association Incorporated. (*ACS*)

“FIFA” means the Fédération Internationale de Football Association. (*FIFA*)

“media rights holder” means a person that has been granted broadcasting rights in respect of the 2015 World Cup by the CSA, the NOC or FIFA. (*titulaire de droits de diffusion*)

“NOC” means the National Organizing Committee for the 2015 World Cup. (*CON*)

“person” means an individual, a partnership, a corporation, a trust, the estate or succession of a deceased individual, or a body that is a society, a union, a club, an association, a commission or another organization of any kind. (*personne*)

“sponsor” means a person that has been designated by the CSA, the NOC or FIFA as an official sponsor of the 2015 World Cup. (*commanditaire*)

“supplier” means a person that has been designated by the CSA, the NOC or FIFA as an official supplier to the 2015 World Cup. (*fournisseur*)

“2015 World Cup” means the FIFA Women’s World Cup Canada 2015 that is to be held in Edmonton, Moncton, Montreal, Ottawa, Vancouver and Winnipeg during the period beginning on June 6, 2015 and ending on July 5, 2015. (*Coupe du monde 2015*)

“2015 World Cup family member” means an individual, other than an individual ordinarily resident in Canada, who is the holder of an accreditation issued by the CSA or the NOC and approved by FIFA and is

(a) an athlete participating in the 2015 World Cup or a coach, a judge, a team official, a support staff member or a technical official in the 2015 World Cup; or

(b) a member of FIFA. (*membre de la famille de la Coupe du monde 2015*)

Enregistrement
DORS/2014-155 Le 13 juin 2014

TARIF DES DOUANES

Décret de remise concernant la Coupe du monde féminine de la FIFA, Canada 2015

C.P. 2014-680 Le 12 juin 2014

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l’article 115^a du *Tarif des douanes*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret de remise concernant la Coupe du monde féminine de la FIFA, Canada 2015*, ci-après.

**DÉCRET DE REMISE CONCERNANT LA COUPE DU
MONDE FÉMININE DE LA FIFA, CANADA 2015**

DÉFINITIONS

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

« ACS » L’Association canadienne de soccer incorporée. (*CSA*)

« commanditaire » Personne désignée par l’ACS, le CON ou la FIFA à titre de commanditaire officiel de la Coupe du monde 2015. (*sponsor*)

« CON » Le Comité organisateur national de la Coupe du monde 2015. (*NOC*)

« Coupe du monde 2015 » La Coupe du monde féminine de la FIFA, Canada 2015, qui se tiendra à Edmonton, à Moncton, à Montréal, à Ottawa, à Vancouver et à Winnipeg du 6 juin au 5 juillet 2015. (*2015 World Cup*)

« FIFA » La Fédération Internationale de Football Association. (*FIFA*)

« fournisseur » Personne désignée par l’ACS, le CON ou la FIFA à titre de fournisseur officiel de la Coupe du monde 2015. (*supplier*)

« membre de la famille de la Coupe du monde 2015 » Tout particulier, autre qu’un particulier résidant habituellement au Canada, qui est titulaire d’une accréditation de l’ACS ou du CON approuvée par la FIFA, et qui :

a) soit participe à la Coupe du monde 2015 à titre d’athlète, d’entraîneur, de juge, d’officiel d’équipe, de membre du personnel de soutien ou d’officiel technique;

b) soit est un membre de la FIFA. (*2015 World Cup family member*)

« personne » Particulier, société de personnes, personne morale, fiducie ou succession, ou organisme qui est un syndicat, un club, une association, une commission ou une autre organisation. (*person*)

« titulaire de droits de diffusion » Personne à laquelle l’ACS, le CON ou la FIFA a accordé des droits de diffusion pour la Coupe du monde 2015. (*media rights holder*)

^a S.C. 2005, c. 38, par. 145(2)(j)
^b S.C. 1997, c. 36

^a L.R. 2005, ch. 38, al. 145(2)j)
^b L.R. 1997, ch. 36

APPLICATION

2. This Order does not apply to alcoholic beverages or tobacco products.

REMISSION

3. Remission is granted of the tax paid or payable under Part IX of the *Excise Tax Act*, and of the customs duties and excise taxes paid or payable, on goods imported temporarily into Canada by a 2015 World Cup family member, if the goods are imported for the exclusive use of that member in connection with the 2015 World Cup.

4. (1) Remission is granted of a portion of the tax paid or payable under Part IX of the *Excise Tax Act*, and of the customs duties paid or payable, on

(a) goods for display, including apparatus to display those goods, imported temporarily into Canada by the CSA, the NOC, FIFA, a media rights holder, a sponsor or a supplier, or the agent or representative of any of them, for use exclusively in connection with the 2015 World Cup; and

(b) equipment imported temporarily into Canada by the CSA, the NOC, FIFA, a media rights holder, a sponsor or a supplier, or the agent or representative of any of them, for use exclusively in connection with the 2015 World Cup.

(2) The amount of the tax remitted under subsection (1) is equal to

(a) in the case of goods or equipment imported by a person who is not resident in Canada and is not a registrant as defined in subsection 123(1) of the *Excise Tax Act*, the total of the tax paid or payable under Part IX of that Act in respect of the importation of the goods or equipment; and

(b) in any other case, the difference between

(i) the total of the tax paid or payable under Part IX of the *Excise Tax Act* in respect of the importation of the goods or equipment, and

(ii) the amount of the tax paid or payable under Part IX of the *Excise Tax Act* in respect of the importation on 1/60 of the value of the goods or equipment for each month, or portion of a month, that the goods or equipment remain in Canada.

5. Remission is granted of the customs duties paid or payable on goods imported into Canada by the CSA, the NOC, FIFA, a media rights holder, a sponsor or a supplier, or the agent or representative of any of them, if the goods have a unit value of \$60 or less and are for free distribution in connection with the 2015 World Cup.

6. Remission is granted of the tax paid or payable under Part IX of the *Excise Tax Act*, and of the customs duties and excise taxes paid or payable, on goods imported into Canada by the CSA, the NOC or a 2015 World Cup family member, if the goods have a unit value of \$60 or less and are intended for distribution in connection with the 2015 World Cup as gifts or awards to

(a) a 2015 World Cup family member;

(b) a member, agent or representative of the CSA or the NOC;

(c) an individual who is resident in Canada and is participating in the 2015 World Cup; or

CHAMP D'APPLICATION

2. Le présent décret ne s'applique pas aux boissons alcoolisées ni aux produits du tabac.

REMISE

3. Remise est accordée de la taxe payée ou à payer au titre de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* et des droits de douane et des taxes d'accise payés ou à payer sur les marchandises importées temporairement au Canada par un membre de la famille de la Coupe du monde 2015 pour son usage exclusif dans le cadre de la Coupe du monde 2015.

4. (1) Remise est accordée d'une partie de la taxe payée ou à payer au titre de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* et des droits de douane payés ou à payer :

a) sur les marchandises en montre, y compris les appareils servant à les montrer, qui sont importées temporairement au Canada par l'ACS, le CON, la FIFA, un titulaire de droits de diffusion, un commanditaire ou un fournisseur, ou par le mandataire ou représentant de l'un ou l'autre d'entre eux, pour être utilisées exclusivement dans le cadre de la Coupe du monde 2015;

b) sur l'équipement importé temporairement au Canada par l'ACS, le CON, la FIFA, un titulaire de droits de diffusion, un commanditaire ou un fournisseur, ou par le mandataire ou représentant de l'un ou l'autre d'entre eux, pour être utilisé exclusivement dans le cadre de la Coupe du monde 2015.

(2) Le montant de la taxe remise au titre du paragraphe (1) correspond :

a) dans le cas des marchandises ou de l'équipement qui sont importés par une personne qui n'est pas un résident du Canada ni un inscrit au sens du paragraphe 123(1) de la *Loi sur la taxe d'accise*, au total de la taxe payée ou à payer au titre de la partie IX de cette loi relativement à l'importation de ces marchandises ou de cet équipement;

b) dans les autres cas, à la différence entre le total visé au sous-alinéa (i) et la taxe visée au sous-alinéa (ii) :

(i) le total de la taxe payée ou à payer au titre de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* relativement à l'importation des marchandises ou de l'équipement,

(ii) la taxe payée ou à payer au titre de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* relativement à l'importation sur 1/60 de la valeur de ces marchandises ou de cet équipement, pour chaque mois ou fraction de mois où ils se trouvent au Canada.

5. Remise est accordée des droits de douane payés ou à payer sur les marchandises dont la valeur unitaire ne dépasse pas 60 \$ et qui sont importées au Canada par l'ACS, le CON, la FIFA, un titulaire de droits de diffusion, un commanditaire ou un fournisseur, ou par le mandataire ou représentant de l'un ou l'autre d'entre eux, en vue d'être distribuées gratuitement dans le cadre de la Coupe du monde 2015.

6. Remise est accordée de la taxe payée ou à payer au titre de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* et des droits de douane et des taxes d'accise payés ou à payer sur les marchandises dont la valeur unitaire ne dépasse pas 60 \$ et qui sont importées au Canada par l'ACS, le CON ou un membre de la famille de la Coupe du monde 2015 en vue d'être données en cadeau ou en récompense dans le cadre de la Coupe du monde 2015 à l'une ou l'autre des personnes suivantes :

a) un membre de la famille de la Coupe du monde 2015;

b) un membre, un mandataire ou un représentant de l'ACS ou du CON;

(d) an individual who is resident in Canada and is acting in an official capacity in connection with the 2015 World Cup.

7. Remission is granted of the customs duties paid or payable on athletic equipment imported into Canada by the CSA or the NOC, if the athletic equipment

(a) is certified by FIFA as complying with the international competition standards applicable to the sport for which it is designed and as being required by an athlete exclusively for the purpose of training or competing in the 2015 World Cup;

(b) is donated at the conclusion of the 2015 World Cup to a not-for-profit sports club, a sports federation, a registered charity, an educational or other public institution or a municipality, town or city; and

(c) is not sold or otherwise disposed of within two years after the day on which it is imported.

8. Remission is granted of the customs duties paid or payable on clothing imported into Canada, if the clothing

(a) is donated to the CSA or the NOC by a sponsor or supplier;

(b) is provided free of charge to CSA, NOC or 2015 World Cup volunteers to be worn as uniforms when undertaking their official volunteer duties in connection with the 2015 World Cup; and

(c) is kept by the individual volunteer recipients following the 2015 World Cup.

CONDITIONS

9. Remission is granted under sections 3 and 4 on the condition that, on or before December 31, 2015, the goods or equipment are

(a) exported from Canada; or

(b) destroyed in Canada under the supervision of an officer of the Canada Border Services Agency at the expense of the importer.

10. Remission is granted under this Order only to the extent to which the amount remitted has not otherwise been rebated, remitted, credited or refunded to any person under the *Financial Administration Act* or any other Act of Parliament.

11. Remission is granted under this Order on the condition that (a) the goods or equipment are imported into Canada during the period beginning on November 1, 2014 and ending on July 5, 2015;

(b) a claim for remission is made to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness within two years after the day on which the goods or equipment were accounted for under section 32 of the *Customs Act*; and

(c) the importer provides the Canada Border Services Agency with evidence or information that demonstrates that the importer is entitled to remission under this Order.

c) un particulier résidant au Canada qui participe à la Coupe du monde 2015;

d) un particulier résidant au Canada qui agit à titre officiel dans le cadre de la Coupe du monde 2015.

7. Remise est accordée des droits de douane payés ou à payer sur l'équipement d'athlétisme importé au Canada par l'ACS ou le CON si les conditions suivantes sont réunies :

a) l'équipement est certifié par la FIFA comme étant conforme aux normes internationales de compétition applicables au sport pour lequel il a été conçu et comme étant nécessaire exclusivement à l'entraînement d'un athlète ou à sa participation à la Coupe du monde 2015;

b) à l'issue de la Coupe du monde 2015, il est donné à un club sportif sans but lucratif, à une fédération sportive, à un organisme de bienfaisance enregistré, à un établissement d'enseignement ou à toute autre institution publique, ou à une municipalité, à une ville ou à un village;

c) il n'en est pas disposé, notamment par vente, dans les deux ans suivant la date de son importation.

8. Remise est accordée des droits de douane payés ou à payer sur les vêtements importés au Canada si les conditions suivantes sont réunies :

a) les vêtements sont donnés à l'ACS ou au CON par un commanditaire ou un fournisseur;

b) ils sont fournis gratuitement aux bénévoles de l'ACS, du CON ou de la Coupe du monde 2015 à titre d'uniforme pour l'exercice de leurs responsabilités officielles dans le cadre de la Coupe du monde 2015;

c) ils sont conservés par chacun de ces bénévoles à l'issue de la Coupe du monde 2015.

CONDITIONS

9. La remise visée aux articles 3 et 4 est accordée à la condition que, au plus tard le 31 décembre 2015, les marchandises ou l'équipement soient, selon le cas :

a) exportés du Canada;

b) détruits au Canada aux frais de l'importateur, sous la surveillance d'un agent de l'Agence des services frontaliers du Canada.

10. Toute remise prévue par le présent décret n'est accordée que dans la mesure où la somme correspondante n'a pas été par ailleurs remboursée ou remise à une personne, ou portée à son crédit, en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques* ou d'une autre loi fédérale.

11. Toute remise accordée en vertu du présent décret est assujettie aux conditions suivantes :

a) les marchandises ou l'équipement sont importés au Canada au cours de la période allant du 1^{er} novembre 2014 au 5 juillet 2015;

b) une demande de remise est présentée au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile dans les deux ans suivant la date de la déclaration en détail des marchandises ou de l'équipement faite en application de l'article 32 de la *Loi sur les douanes*;

c) l'importateur fournit à l'Agence des services frontaliers du Canada les justifications ou les renseignements établissant son admissibilité à la remise.

COMING INTO FORCE

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

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 1899, following SOR/2014-154.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce décret se trouve à la page 1899, à la suite du DORS/2014-154.

Registration
SOR/2014-156 June 13, 2014

Enregistrement
DORS/2014-156 Le 13 juin 2014

CUSTOMS TARIFF

TARIF DES DOUANES

**Order Amending the Schedule to the Customs
Tariff, 2014-1**

**Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes,
2014-1**

P.C. 2014-681 June 12, 2014

C.P. 2014-681 Le 12 juin 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 82 of the *Customs Tariff*^a, makes the annexed *Order Amending the Schedule to the Customs Tariff, 2014-1*.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 82 du *Tarif des douanes*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes, 2014-1*, ci-après.

**ORDER AMENDING THE SCHEDULE
TO THE CUSTOMS TARIFF, 2014-1**

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE DU
TARIF DES DOUANES, 2014-1**

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. Tariff item No. 4016.93.10 in the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff*^d is repealed.
2. The List of Tariff Provisions set out in the schedule to the Act is amended as set out in Part 1 of the schedule to this Order.
3. The List of Tariff Provisions set out in the schedule to the Act is amended by adding, in numerical order, the tariff provisions set out in Part 2 of the schedule to this Order.

1. Le numéro tarifaire 4016.93.10 de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes*¹ est abrogé.
2. La liste des dispositions tarifaires de l'annexe de la même loi est modifiée conformément à la partie 1 de l'annexe du présent décret.
3. La liste des dispositions tarifaires de l'annexe de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, des dispositions tarifaires figurant à la partie 2 de l'annexe du présent décret.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

SCHEDULE

ANNEXE

**PART 1
(Section 2)**

**PARTIE 1
(article 2)**

**AMENDMENTS TO THE LIST
OF TARIFF PROVISIONS**

**MODIFICATIONS DE LA LISTE DES
DISPOSITIONS TARIFAIRES**

1. The Description of Goods of tariff item No. 1511.90.30 is amended by adding, in alphabetical order, a reference to "Dried palm oil for use in the manufacture of animal feed;"
2. The Description of Goods of tariff item No. 3208.90.10 is amended by adding, in alphabetical order, a reference to "Corrosion resistant coatings specifically formulated for use in the manufacture of mirrors;"
3. The Description of Goods of tariff item No. 4016.99.10 is amended by adding, in alphabetical order, a reference to "Parts

1. La Dénomination des marchandises du n° tarifaire 1511.90.30 est modifiée par adjonction de « Huile de palme desséchée devant servir à la fabrication d'aliments pour animaux; » comme une disposition distincte avant la disposition qui commence par « Flocons d'huile de palme ».
2. La Dénomination des marchandises du n° tarifaire 3208.90.10 est modifiée par adjonction de « Revêtements résistant à la corrosion devant servir spécifiquement à la fabrication de miroirs; » comme une disposition distincte avant la disposition qui commence par « Devant être utilisés ».
3. La Dénomination des marchandises du n° tarifaire 4016.99.10 est modifiée par adjonction de « Parties devant

^a S.C. 1997, c. 36

¹ S.C. 1997, c.36

^a L.C. 1997, ch. 36

¹ L.C. 1997, ch. 36

for use in the manufacture of aftermarket gas tanks and radiators for motor vehicles;”.

4. The Description of Goods of tariff item No. 8302.30.10 is amended by adding, in alphabetical order, a reference to “Brackets or clamps for use in the manufacture of aftermarket gas tanks and radiators for motor vehicles;”.

5. The Description of Goods of tariff item No. 8507.20.10 is amended by

(a) adding a semicolon after the reference to “subheading 8703.90”; and

(b) adding, in alphabetical order, a reference to “For use in the manufacture of smoke, fire or gas detection and alarm systems, including power supply panels and modules for those systems”.

6. The Description of Goods of tariff item No. 8608.00.10 is amended by adding, in alphabetical order, a reference to “Fixed and sliding railway bumping posts and friction buffer stops;”.

7. The Description of Goods of tariff item No. 8708.91.91 is amended by

(a) adding a semicolon after the reference to “fighting vehicles”; and

(b) adding, in alphabetical order, a reference to “Parts for use in the manufacture of aftermarket radiators for motor vehicles”.

8. The Description of Goods of tariff item No. 8708.99.91 is amended by

(a) adding a semicolon after the reference to “fighting vehicles”; and

(b) adding, in alphabetical order, a reference to “Parts for use in the manufacture of aftermarket gas tanks for motor vehicles”.

servir à la fabrication de réservoirs d’essence et de radiateurs de rechange pour véhicules automobiles; » comme une disposition distincte avant la disposition « Tampons pour voies ferrées; ».

4. La Dénomination des marchandises du n° tarifaire 8302.30.10 est modifiée par adjonction de « Supports ou serre-joints devant servir à la fabrication de réservoirs d’essence et de radiateurs de rechange pour véhicules automobiles; » comme une disposition distincte avant la disposition qui commence par « Supports ou serre-joints en acier ».

5. La Dénomination des marchandises du n° tarifaire 8507.20.10 est modifiée :

a) par adjonction d’un point-virgule après « sous-position 8703.90 »;

b) par adjonction de « Devant servir à la fabrication de systèmes de détection et d’alarme de fumée, d’incendie ou de gaz, y compris les panneaux et les boîtiers d’alimentation connexes » comme une disposition distincte après la disposition visée à l’alinéa a).

6. La Dénomination des marchandises du n° tarifaire 8608.00.10 est modifiée par adjonction de « Butoirs d’attelages fixes et coulissants et heurtoirs à friction pour voies ferrées; » comme une disposition distincte avant la disposition qui commence par « Appareils de signalisation ».

7. La Dénomination des marchandises du n° tarifaire 8708.91.91 est modifiée :

a) par adjonction d’un point-virgule après « contre l’incendie »;

b) par adjonction de « Parties devant servir à la fabrication de radiateurs de rechange pour véhicules automobiles » comme une disposition distincte après la disposition visée à l’alinéa a).

8. La Dénomination des marchandises du n° tarifaire 8708.99.91 est modifiée :

a) par adjonction d’un point-virgule après « contre l’incendie »;

b) par adjonction de « Parties devant servir à la fabrication de réservoirs d’essence de rechange pour véhicules automobiles » comme une disposition distincte après la disposition visée à l’alinéa a).

PART 2
(Section 3)

ADDITIONS TO THE LIST OF TARIFF PROVISIONS

Tariff Item	Description of Goods	Most-Favoured-Nation Tariff		Preferential Tariff	
		Initial Rate	Final Rate	Initial Rate	Final Rate
2301.20.18	---Other, not including herring meal or salmon meal, for use in the manufacture of animal feed	Free	Free (A)	UST: Free MT: Free MUST: Free CT: Free CIAT: N/A CRT: Free IT: Free NT: Free SLT: Free JT: Free	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: Free (A) CT: Free (A) CIAT: N/A CRT: Free (A) IT: Free (A) NT: Free (A) SLT: Free (A) JT: Free (A)

PART 2 — *Continued*

ADDITIONS TO THE LIST OF TARIFF PROVISIONS — *Continued*

Tariff Item	Description of Goods	Most-Favoured-Nation Tariff		Preferential Tariff	
		Initial Rate	Final Rate	Initial Rate	Final Rate
				PT: Free COLT: Free PAT: Free GPT: Free LDCT: Free CCCT: Free AUT: N/A NZT: N/A	PT: Free (A) COLT: Free (A) PAT: Free (A) GPT: Free (A) LDCT: Free (A) CCCT: Free (A) AUT: N/A NZT: N/A
4016.93.11	---Of a kind used in the automotive goods of Chapter 87: ---For use in the manufacture of aftermarket gas tanks and radiators for motor vehicles	Free	Free (A)	UST: Free MT: Free MUST: Free CT: Free CIAT: Free CRT: Free IT: Free NT: Free SLT: Free JT: Free PT: Free COLT: Free PAT: Free GPT: Free LDCT: Free CCCT: Free AUT: N/A NZT: N/A	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: Free (A) CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (A) IT: Free (A) NT: Free (A) SLT: Free (A) JT: Free (A) PT: Free (A) COLT: Free (A) PAT: Free (A) GPT: Free (A) LDCT: Free (A) CCCT: Free (A) AUT: N/A NZT: N/A
4016.93.19	----Other	6.5%	6.5% (A)	UST: Free MT: Free MUST: Free CT: Free CIAT: Free CRT: 6.5% IT: Free NT: Free SLT: Free JT: Free PT: Free COLT: Free PAT: Free GPT: 6.5% LDCT: Free CCCT: Free AUT: N/A NZT: N/A	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: Free (A) CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (M) IT: Free (A) NT: Free (A) SLT: Free (A) JT: Free (A) PT: Free (A) COLT: Free (A) PAT: Free (A) GPT: 6.5% (A) LDCT: Free (A) CCCT: Free (A) AUT: N/A NZT: N/A

PARTIE 2
(article 3)

NOUVELLES DISPOSITIONS TARIFAIRES

Numéro tarifaire	Dénomination des marchandises	Tarif de la nation la plus favorisée		Tarif de préférence	
		Taux initial	Taux final	Taux initial	Taux final
2301.20.18	----Autres, excluant la farine de hareng et la farine de saumon, devant servir à la fabrication d'aliments pour animaux	En fr.	En fr. (A)	TÉU : En fr. TM : En fr. TMÉU : En fr. TC : En fr. TACI : S/O TCR : En fr. TI : En fr. TN : En fr. TSL : En fr. TJ : En fr. TP : En fr. TCOL : En fr. TPA : En fr. TPG : En fr. TPMD : En fr. TPAC : En fr. TAU : S/O TNZ : S/O	TÉU : En fr. (A) TM : En fr. (A) TMÉU : En fr. (A) TC : En fr. (A) TACI : S/O TCR : En fr. (A) TI : En fr. (A) TN : En fr. (A) TSL : En fr. (A) TJ : En fr. (A) TP : En fr. (A) TCOL : En fr. (A) TPA : En fr. (A) TPG : En fr. (A) TPMD : En fr. (A) TPAC : En fr. (A) TAU : S/O TNZ : S/O
4016.93.11	---Du type destiné aux produits automobiles du Chapitre 87 : ----Devant servir à la fabrication de réservoirs d'essence et de radiateurs de rechange pour véhicules automobiles	En fr.	En fr. (A)	TÉU : En fr. TM : En fr. TMÉU : En fr. TC : En fr. TACI : En fr. TCR : En fr. TI : En fr. TN : En fr. TSL : En fr. TJ : En fr. TP : En fr. TCOL : En fr. TPA : En fr. TPG : En fr. TPMD : En fr. TPAC : En fr. TAU : S/O TNZ : S/O	TÉU : En fr. (A) TM : En fr. (A) TMÉU : En fr. (A) TC : En fr. (A) TACI : En fr. (A) TCR : En fr. (A) TI : En fr. (A) TN : En fr. (A) TSL : En fr. (A) TJ : En fr. (A) TP : En fr. (A) TCOL : En fr. (A) TPA : En fr. (A) TPG : En fr. (A) TPMD : En fr. (A) TPAC : En fr. (A) TAU : S/O TNZ : S/O
4016.93.19	----Autres	6,5 %	6,5 % (A)	TÉU : En fr. TM : En fr. TMÉU : En fr. TC : En fr. TACI : En fr. TCR : 6,5 % TI : En fr. TN : En fr. TSL : En fr. TJ : En fr. TP : En fr. TCOL : En fr. TPA : En fr. TPG : 6,5 % TPMD : En fr. TPAC : En fr. TAU : S/O TNZ : S/O	TÉU : En fr. (A) TM : En fr. (A) TMÉU : En fr. (A) TC : En fr. (A) TACI : En fr. (A) TCR : En fr. (M) TI : En fr. (A) TN : En fr. (A) TSL : En fr. (A) TJ : En fr. (A) TP : En fr. (A) TCOL : En fr. (A) TPA : En fr. (A) TPG : 6,5 % (A) TPMD : En fr. (A) TPAC : En fr. (A) TAU : S/O TNZ : S/O

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Order.)***Issues**

It is the Government's longstanding policy to provide tariff relief on manufacturing inputs to enhance competitiveness. The Government has received specific industry requests for tariff relief.

Objective

To help lower production costs for Canadian manufacturers and enhance their overall competitiveness.

Description

The Order eliminates the Most-Favoured-Nation (MFN) rate of customs duty on the following products used in manufacturing:

- Dried palm oil for use in the manufacture of animal feed (1511.90.30)
- Certain fish meal for use in the manufacture of animal feed (2301.20.18)
- Certain corrosion resistant coatings specifically designed for use in the manufacture of mirrors (3208.90.10)
- Certain rubber parts, gaskets, washers and other seals, brackets or clamps, for use in the manufacture of aftermarket gas tanks and radiators for motor vehicles (4016.93.11, 4016.99.10, 8302.30.10)
- Certain other parts of radiators for use in the manufacture of aftermarket radiators for motor vehicles (8708.91.91)
- Certain other parts of gas tanks for use in the manufacture of aftermarket gas tanks for motor vehicles (8708.99.91)
- Certain lead acid accumulators for use in the manufacture of smoke, fire or gas detection and alarm systems, including power supply panels and modules therefor (8507.20.10)
- Certain fixed and sliding railway bumping posts and friction buffer stops (8608.00.10)

“One-for-One” Rule

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

Small business lens

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

Consultation

Extensive consultations were undertaken on products included in this Order. All stakeholder views have been considered in the development of this proposal.

Rationale

Implementing the tariff relief via an Order in Council is appropriate as the *Customs Tariff* provides authority to amend the tariff schedule to afford tariff relief for “goods used in the production of other goods.”

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)***Enjeux**

La politique du gouvernement est, depuis longtemps, d'accorder un allègement tarifaire sur les intrants manufacturiers afin de favoriser la compétitivité. Le gouvernement a reçu les demandes précises d'allègement tarifaire en provenance de l'industrie.

Objectif

Contribuer à réduire les coûts de production pour les fabricants canadiens et améliorer leur concurrence globale.

Description

Le Décret élimine le taux de droits de douane réservé à la nation la plus favorisée (NPF) pour les produits qui suivent utilisés dans la fabrication :

- Huile de palme desséchée devant servir à la fabrication d'aliments pour animaux (1511.90.30)
- Certains types de farine de poisson devant servir à la fabrication d'aliments pour animaux (2301.20.18)
- Certains revêtements résistants à la corrosion devant servir spécifiquement à la fabrication de miroirs (3208.90.10)
- Des pièces, joints, rondelles et autres joints d'étanchéité, supports ou brides en caoutchouc utilisés dans la fabrication de réservoirs d'essence et de radiateurs de rechange pour véhicules automobiles (4016.93.11, 4016.99.10, 8302.30.10)
- D'autres pièces de radiateurs utilisées dans la fabrication de radiateurs de rechange pour véhicules automobiles (8708.91.91)
- D'autres pièces de réservoirs d'essence utilisées dans la fabrication de réservoirs d'essence de rechange pour véhicules automobiles (8708.99.91)
- Certains accumulateurs au plomb devant servir à la fabrication de systèmes de détection et d'alarme de fumée, d'incendie ou de gaz, y compris les panneaux et les boîtiers d'alimentation connexes (8507.20.10)
- Certains buttoirs d'attelage fixes et coulissants et heurtoirs à friction pour voies ferrées (8608.00.10)

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au Décret, puisqu'il n'entraîne aucun changement dans les coûts administratifs des entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au Décret, puisqu'il n'entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

Consultation

Des consultations exhaustives ont été menées sur des produits mentionnés dans ce décret. Nous avons tenu compte de tous les points de vue des intervenants lors de l'élaboration de la présente proposition.

Justification

Application du tarif au moyen d'un décret en conseil est appropriée étant donné que le *Tarif des douanes* confère l'autorité de modifier la liste tarifaire en vue d'un allègement tarifaire pour « des marchandises utilisées dans la production d'autres marchandises ».

The tariff elimination is consistent with the Government's long-standing policy of providing tariff relief to support competitiveness as well as the commitment to make Canada a tariff-free zone for industrial manufacturers.

The estimated annual duties foregone to the Government would be approximately \$1.2 million. These duties foregone represent corresponding savings for Canadian industry on inputs used in their production processes.

Implementation, enforcement and service standards

The Canada Border Services Agency is responsible for the administration of and compliance with customs and tariff legislation and regulations. In the course of its administration of these tariff amendments, the Agency will inform the importing community.

Contact

Diane Kelloway
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Canada
K1A 0G5
Telephone: 613-996-6470

L'élimination du tarif est conforme à la politique de longue date du gouvernement consistant à offrir un allègement tarifaire en vue de favoriser la compétitivité ainsi que l'engagement pris par le gouvernement visant à faire du Canada une zone en franchise de droits de douane pour les fabricants industriels.

Les tarifs annuels estimés auxquels le gouvernement renoncera seraient de l'ordre de 1,2 M\$. Ces tarifs perdus représentent des économies correspondantes pour l'industrie canadienne sur les intrants utilisés dans leurs processus de production.

Mise en œuvre, application et normes de service

L'Agence des services frontaliers du Canada est responsable de l'administration de la législation et de la réglementation douanières et tarifaires et de la conformité à celles-ci. Dans le cadre de l'administration de ces modifications tarifaires, l'Agence informera les importateurs.

Personne-ressource

Diane Kelloway
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa, Canada
K1A 0G5
Téléphone : 613-996-6470

Registration
SOR/2014-157 June 13, 2014

Enregistrement
DORS/2014-157 Le 13 juin 2014

FIRST NATIONS GOODS AND SERVICES TAX ACT

LOI SUR LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES DES PREMIÈRES NATIONS

Order Amending Schedule 1 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2014-2 (Neskonlith)

Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2014-2 (Neskonlith)

P.C. 2014-682 June 12, 2014

C.P. 2014-682 Le 12 juin 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 15^a of the *First Nations Goods and Services Tax Act*^b, makes the annexed *Order Amending Schedule 1 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2014-2 (Neskonlith)*.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 15^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 1 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2014-2 (Neskonlith)*, ci-après.

ORDER AMENDING SCHEDULE 1 TO THE FIRST NATIONS GOODS AND SERVICES TAX ACT, NO. 2014-2 (NESKONLITH)

DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE 1 DE LA LOI SUR LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES DES PREMIÈRES NATIONS, N° 2014-2 (NESKONLITH)

AMENDMENT

MODIFICATION

1. Schedule 1 to the *First Nations Goods and Services Tax Act*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

1. L'annexe 1 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 :

Column 1	Column 2	Column 3
First Nation	Governing Body	Lands
Neskonlith Indian Band	Council of the Neskonlith Indian Band	Reserves of the Neskonlith Indian Band

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Première nation	Corps dirigeant	Terres
Bande indienne Neskonlith	Conseil de la bande indienne Neskonlith	Réserves de la bande indienne Neskonlith

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(This statement is not part of the Order.)

(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)

Issues

Enjeux

The Neskonlith Indian band (Neskonlith), which is situated near Chase, British Columbia, asked to be listed in Schedule 1 to the *First Nations Goods and Services Tax Act* (the Act) in order to be able to implement the First Nations Goods and Services Tax (FNGST). The FNGST is similar to the federal Goods and Services Tax, but is imposed under the law of an Aboriginal government rather than under federal law.

La bande indienne Neskonlith (ci-après Neskonlith), située près de Chase (Colombie-Britannique), a demandé que son nom soit ajouté à l'annexe 1 de la *Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations* (la Loi) afin de pouvoir mettre en œuvre la taxe sur les produits et services des premières nations (TPSPN). La TPSPN est analogue à la taxe sur les produits et services fédérale, mais est imposée en vertu du texte législatif d'un gouvernement autochtone plutôt qu'en vertu de la loi fédérale.

^a S.C. 2005, c. 19, s. 9
^b S.C. 2003, c. 15, s. 67
¹ S.C. 2003, c. 15, s. 67

^a L.C. 2005, ch. 19, art. 9
^b L.C. 2003, ch. 15, art. 67
¹ L.C. 2003, ch. 15, art. 67

Objectives

The objective of the Order is to enable Neskonlith, with the agreement of the Government of Canada, to implement the FNGST within its lands.

Description

Pursuant to section 15 of the Act, the Order amends Schedule 1 by adding

- the name of Neskonlith;
- the name of its governing body; and
- the description of the lands where its FNGST law could apply.

Consultation

Neskonlith requested that Schedule 1 be amended to include its name, the name of its governing body and the description of the lands where its FNGST law could apply. The amendment is consistent with the request of Neskonlith.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply, as the Order does not impose any administrative burden on business.

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 1 in this fashion makes it possible for the governing body of the Aboriginal group, with the agreement of Canada, to enact a law that imposes the FNGST within the lands described in the Order. The amendment also makes it possible for the Government of Canada and the Aboriginal government to enter into a tax administration agreement in respect of the FNGST.

Listing the Aboriginal group in Schedule 1 is an enabling measure. It does not obligate the governing body of the Aboriginal group to enact a law that imposes the FNGST and does not obligate the Aboriginal government or the Government of Canada to enter into a tax administration agreement in respect of the FNGST.

The FNGST would be implemented when the Aboriginal government enacts a law for the FNGST and concludes a related tax administration agreement with Canada under which Canada administers and enforces the FNGST law and collects the tax for the Aboriginal government. In accordance with the provisions of the tax administration agreement, an Aboriginal government that implements the FNGST would receive a stream of revenue that can be used for its purposes.

Implementation, enforcement and service standards

The Order to amend Schedule 1 does not create new enforcement or administrative obligations for the Government of Canada. If the Aboriginal government enacts its FNGST law and concludes a tax administration agreement with the Government of Canada, then the Canada Revenue Agency will be responsible for administering and enforcing the FNGST law and collecting the tax for the Aboriginal government.

Objectif

Le Décret a pour objectif de permettre à Neskonlith, avec l'accord du gouvernement du Canada, de mettre en œuvre la TPSPN sur ses terres.

Description

Conformément à l'article 15 de la Loi, le Décret modifie l'annexe 1 pour y ajouter ce qui suit :

- le nom de Neskonlith;
- le nom de son corps dirigeant;
- une description des terres où son texte législatif concernant la TPSPN pourrait s'appliquer.

Consultation

Neskonlith a demandé que soient ajoutés à l'annexe 1 son nom, le nom de son corps dirigeant et la description des terres où son texte législatif concernant la TPSPN pourrait s'appliquer. La modification est conforme à son souhait.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, puisque le Décret n'impose pas de fardeau administratif sur les entreprises.

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 1 de la Loi permet au corps dirigeant du groupe autochtone, avec l'accord du Canada, d'édicter un texte législatif imposant la TPSPN sur les terres visées par le Décret. La modification permet aussi au gouvernement du Canada et au gouvernement autochtone de conclure un accord d'application relatif à la TPSPN.

L'ajout du groupe autochtone à l'annexe 1 est une mesure habilitante. Cet ajout n'oblige pas le corps dirigeant du groupe autochtone à édicter un texte législatif imposant la TPSPN ni n'oblige le gouvernement autochtone ou le gouvernement du Canada à conclure un accord d'application relatif à la TPSPN.

La TPSPN serait mise en œuvre une fois que le gouvernement autochtone aura édicté un texte législatif imposant la TPSPN et conclu avec le Canada un accord d'application connexe aux termes duquel le Canada s'engage à assurer l'application et l'exécution du texte législatif et à percevoir la taxe au nom du gouvernement autochtone. Selon les dispositions de cet accord, le gouvernement autochtone disposerait d'une source de revenus qu'il pourrait affecter à ses propres fins.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le Décret modifiant l'annexe 1 n'impose pas au gouvernement du Canada de nouvelles obligations en matière d'exécution ou d'application. Si le gouvernement autochtone édicte son texte législatif concernant la TPSPN et conclut un accord d'application avec le gouvernement du Canada, il incombera à l'Agence du revenu du Canada d'assurer l'application et l'exécution du texte et de percevoir la taxe au nom du gouvernement autochtone.

Contact

Ken Medd
Aboriginal Tax Policy Section
Department of Finance
140 O'Connor Street
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-996-2192

Personne-ressource

Ken Medd
Section de la politique fiscale autochtone
Ministère des Finances
140, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-996-2192

Registration
SOR/2014-158 June 13, 2014

FOOD AND DRUGS ACT

**Regulations Amending the Food and Drug
Regulations (Labelling, Packaging and Brand
Names of Drugs for Human Use)**

P.C. 2014-683 June 12, 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 30(1)^a of the *Food and Drugs Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Labelling, Packaging and Brand Names of Drugs for Human Use)*.

**REGULATIONS AMENDING THE FOOD
AND DRUG REGULATIONS (LABELLING,
PACKAGING AND BRAND NAMES OF
DRUGS FOR HUMAN USE)**

AMENDMENTS

1. The portion of section A.01.016 of the *Food and Drug Regulations*¹ before paragraph (a) is replaced by the following:

A.01.016. All information that is required by these Regulations to appear on a label of a food or a drug, other than a drug for human use in dosage form, shall be

2. The Regulations are amended by adding the following after section A.01.016:

A.01.017. Every label of a drug for human use in dosage form shall meet the following conditions:

- (a) the information that is required by these Regulations to appear on the label shall be
- (i) prominently displayed on it,
 - (ii) readily discernible to the purchaser or consumer under the customary conditions of purchase and use, and
 - (iii) expressed in plain language; and

(b) the format of the label, including the manner in which its text and any graphics are displayed on it, shall not impede comprehension of the information referred to in paragraph (a).

3. (1) Subparagraphs C.01.004(1)(c)(iii) and (iv) of the Regulations are replaced by the following:

- (iii) adequate directions for use of the drug, except in the case of a drug to which section C.01.004.02 applies,

Enregistrement
DORS/2014-158 Le 13 juin 2014

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

**Règlement modifiant le Règlement sur les aliments
et drogues (étiquetage, emballage et marques
nominatives des drogues pour usage humain)**

C.P. 2014-683 Le 12 juin 2014

Sur recommandation de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 30(1)^a de la *Loi sur les aliments et drogues*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (étiquetage, emballage et marques nominatives des drogues pour usage humain)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE
RÈGLEMENT SUR LES ALIMENTS ET
DROGUES (ÉTIQUETAGE, EMBALLAGE
ET MARQUES NOMINATIVES DES
DROGUES POUR USAGE HUMAIN)**

MODIFICATIONS

1. Le passage de l'article A.01.016 du *Règlement sur les aliments et drogues*¹ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

A.01.016. Tout renseignement qui, aux termes du présent règlement, doit figurer sur l'étiquette d'un aliment ou d'une drogue autre qu'une drogue pour usage humain sous forme posologique doit :

2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article A.01.016, de ce qui suit :

A.01.017. Toute étiquette d'une drogue pour usage humain sous forme posologique remplit les conditions suivantes :

- a) les renseignements qui, aux termes du présent règlement, doivent y figurer sont :
- (i) placés bien en vue,
 - (ii) faciles à apercevoir, pour l'acheteur ou le consommateur, dans les conditions ordinaires d'achat et d'usage,
 - (iii) formulés en langage clair;
- b) son format, notamment la façon dont le texte et tout élément graphique sont présentés, ne doit pas nuire à la compréhension des renseignements visés à l'alinéa a).

3. (1) Les sous-alinéas C.01.004(1)c)(iii) et (iv) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (iii) le mode d'emploi approprié de la drogue, sauf s'il s'agit d'une drogue à laquelle s'applique l'article C.01.004.02,

^a S.C. 2012, c. 19, s. 414

^b R.S., c. F-27

¹ C.R.C., c. 870

^a L.C. 2012, ch. 19, art. 414

^b L.R., ch. F-27

¹ C.R.C., ch. 870

(iv) a quantitative list of the medicinal ingredients of the drug by their proper names or, if they have no proper names, by their common names, except in the case of a drug to which section C.01.004.02 applies,

(2) Subsections C.01.004(1.1) to (1.5) of the Regulations are repealed.

(3) The portion of subsection C.01.004(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) In addition to the requirements of subsection (1), the outer label of a drug shall display the following information:

4. (1) The Regulations are amended by adding the following after section C.01.004:

C.01.004.01 (1) Every label of a drug for human use in dosage form shall display the following:

- (a) a telephone number, email address, website address, postal address or any other information that enables communication with a contact person in Canada; and
- (b) a statement to the effect that any injury to a person's health that is suspected of being associated with the use of the drug may be reported to the contact person.

(2) Subsection (1) does not apply to the labels of a drug that is listed in Schedule C or D to the Act and that is in dosage form.

(2) Subsection C.01.004.01(2) of the Regulations is replaced by the following:

- (2) Subsection (1) does not apply to
 - (a) the labels of a drug that is listed in Schedule C or D to the Act and that is in dosage form; or
 - (b) the inner and outer labels of a drug to which section C.01.004.02 applies.

5. The Regulations are amended by adding the following after section C.01.004.01:

C.01.004.02 (1) In addition to the requirements of section C.01.004, the outer label of a drug for human use in dosage form shall display, either one bilingual table, placed on any panel, that contains only the following information in both English and French or one table in English and one table in French, each of which is placed on any panel, that contains only the following information:

- (a) adequate directions for use of the drug;
- (b) a quantitative list of the drug's medicinal ingredients by their proper names or, if they have no proper names, by their common names;
- (c) the drug's non-medicinal ingredients listed in alphabetical order or in descending order of predominance by their proportion in the drug,

(iv) une liste quantitative des ingrédients médicinaux de la drogue, désignés par leurs noms propres ou, à défaut, par leurs noms usuels, sauf s'il s'agit d'une drogue à laquelle s'applique l'article C.01.004.02,

(2) Les paragraphes C.01.004(1.1) à (1.5) du même règlement sont abrogés.

(3) Le passage du paragraphe C.01.004(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Outre les exigences du paragraphe (1), les renseignements ci-après figurent sur l'étiquette extérieure d'une drogue :

4. (1) Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article C.01.004, de ce qui suit :

C.01.004.01 (1) Toute étiquette d'une drogue pour usage humain sous forme posologique porte ce qui suit :

- a) le numéro de téléphone, l'adresse électronique, l'adresse du site Web ou l'adresse postale d'une personne-ressource au Canada, ou tout autre renseignement permettant de contacter cette dernière;
- b) une mention que tout préjudice à l'égard de la santé d'une personne soupçonné d'être lié à l'utilisation de la drogue peut être porté à l'attention de cette personne-ressource.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux étiquettes d'une drogue mentionnée aux annexes C ou D de la Loi et qui est sous forme posologique.

(2) Le paragraphe C.01.004.01(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas :
 - a) aux étiquettes d'une drogue mentionnée aux annexes C ou D de la Loi et qui est sous forme posologique;
 - b) aux étiquettes intérieure et extérieure d'une drogue à laquelle s'applique l'article C.01.004.02.

5. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article C.01.004.01, de ce qui suit :

C.01.004.02 (1) Outre les exigences de l'article C.01.004, l'étiquette extérieure d'une drogue pour usage humain sous forme posologique porte soit un tableau bilingue, placé sur un espace quelconque, qui ne présente que les renseignements ci-après en français et en anglais, soit un tableau en français et un tableau en anglais — chaque tableau étant placé sur un espace quelconque —, qui ne présentent que ces renseignements :

- a) le mode d'emploi approprié de la drogue;
- b) une liste quantitative des ingrédients médicinaux de la drogue, désignés par leurs noms propres ou, à défaut, par leurs noms usuels;
- c) la liste des ingrédients non médicinaux de la drogue, par ordre alphabétique ou par ordre

preceded by words that clearly distinguish them from the medicinal ingredients; and

(d) the information referred to in subsection C.01.004.01(1).

(2) If a package is too small to accommodate an outer label that displays one bilingual table that lists all of the drug's non-medicinal ingredients or two unilingual tables, each of which lists all of the drug's non-medicinal ingredients, the list of non-medicinal ingredients shall be displayed in both English and French on a tag, tape or card that is attached to the package.

(3) If pharmaceutical ink, a fragrance or a flavour has been added to the drug, the following expressions may be included in the list of non-medicinal ingredients to indicate that those ingredients have been added to the drug, instead of listing them or combinations of them individually:

(a) in the case where a bilingual table referred to in subsection (1) is displayed, the expressions "flavour/saveur", "fragrance/parfum" and "pharmaceutical ink/encre pharmaceutique"; or

(b) in the case where two unilingual tables referred to in subsection (1) are displayed, the expressions

(i) "encre pharmaceutique", "parfum" and "saveur" in the table in French, and

(ii) "flavour", "fragrance" and "pharmaceutical ink" in the table in English.

(4) If the composition of the drug varies from one lot to another,

(a) in the case where a bilingual table referred to in subsection (1) is displayed, the table shall include a reference to all non-medicinal ingredient alternatives that may be present in the drug, preceded by the symbol "+/-" or "±" or the expression "or/ou" or "may contain/peut contenir"; or

(b) in the case where two unilingual tables referred to in subsection (1) are displayed,

(i) the table in French shall list all non-medicinal ingredient alternatives that may be present in the drug, preceded by the symbol "+/-" or "±" or the expression "ou" or "peut contenir", and

(ii) the table in English shall list all non-medicinal ingredient alternatives that may be present in the drug, preceded by the symbol "+/-" or "±" or the expression "or" or "may contain".

(5) For the purposes of paragraphs (3)(a) and (4)(a), the French terms in the expressions may appear first.

(6) Subsections (1) to (5) do not apply to

(a) prescription drugs;

décroissant de leur proportion respective dans celle-ci, précédée d'une mention qui les distingue clairement des ingrédients médicinaux;

d) les renseignements visés au paragraphe C.01.004.01(1).

(2) Dans le cas où l'emballage est trop petit pour avoir une étiquette extérieure où figurent soit un tableau bilingue qui donne la liste des ingrédients non médicinaux, soit deux tableaux unilingues qui donnent cette liste, celle-ci est présentée en français et en anglais sur une étiquette mobile, un ruban ou une carte attachés à l'emballage.

(3) Dans le cas où une encre pharmaceutique, un parfum ou une saveur sont ajoutés à la drogue, les mentions ci-après peuvent remplacer, sur la liste des ingrédients non médicinaux, l'énumération de chacun des ingrédients en question, ou des mélanges de ceux-ci, pour en indiquer l'ajout :

a) s'agissant du tableau bilingue visé au paragraphe (1), les mentions « encre pharmaceutique/ pharmaceutical ink », « parfum/fragrance » ou « saveur/flavour »;

b) s'agissant des tableaux unilingues visés au paragraphe (1) :

(i) pour ce qui est du tableau en français, les mentions « encre pharmaceutique », « parfum » ou « saveur »,

(ii) pour ce qui est du tableau en anglais, les mentions « flavour », « fragrance » ou « pharmaceutical ink ».

(4) Dans le cas où la composition de la drogue varie de lot en lot :

a) s'agissant du tableau bilingue visé au paragraphe (1), ce tableau porte une mention de tout substitut d'ingrédient non médicinal susceptible de se trouver dans la drogue, précédée du symbole « +/- » ou « ± » ou de la mention « ou/or » ou « peut contenir/may contain »;

b) s'agissant des tableaux unilingues visés au paragraphe (1) :

(i) pour ce qui est du tableau en français, ce tableau porte une mention de tout substitut d'ingrédient non médicinal susceptible de se trouver dans la drogue, précédée du symbole « +/- » ou « ± » ou de la mention « ou » ou « peut contenir »,

(ii) pour ce qui est du tableau en anglais, ce tableau porte une mention de tout substitut d'ingrédient non médicinal susceptible de se trouver dans la drogue, précédée du symbole « +/- » ou « ± » ou de la mention « or » ou « may contain ».

(5) Pour l'application des alinéas (3)a) et (4)a), les termes anglais des mentions qui y sont prévues peuvent paraître en premier.

(6) Les paragraphes (1) à (5) ne s'appliquent pas :

a) aux drogues sur ordonnance;

(b) drugs that are permitted to be sold without a prescription but that are administered only under the supervision of a practitioner; and

(c) drugs that are represented as being solely for use as a disinfectant on hard non-porous surfaces.

C.01.004.03 In addition to the requirements of section C.01.004, the inner label of a drug to which section C.01.004.02 applies shall display on any panel

- (a) adequate directions for use of the drug;
- (b) a quantitative list of the drug's medicinal ingredients by their proper names or, if they have no proper names, by their common names; and
- (c) the information referred to in subsection C.01.004.01(1).

6. Section C.01.010 of the Regulations is replaced by the following:

C.01.010. If it is necessary to provide adequate directions for the safe use of a parenteral drug or prescription drug that is used in the treatment or prevention of any disease, disorder or abnormal physical state mentioned in Schedule A to the Act, the disease, disorder or abnormal physical state may be mentioned on the drug's labels, including any package insert and any document that is provided on request and that sets out supplementary information on the use of the drug, and, in that respect, the drug is exempt from subsections 3(1) and (2) of the Act.

7. (1) The portion of subsection C.01.014.1(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) An application under subsection (1) shall be made to the Director in writing and shall include the following information and material:

(2) Paragraph C.01.014.1(2)(g) of the Regulations is replaced by the following:

(g) an indication of whether the drug is for human use or veterinary use;

(3) Paragraphs C.01.014.1(2)(m) and (n) of the Regulations are replaced by the following:

(m) in the case of a drug for veterinary use, the written text of every label to be used in connection with the drug, including any package insert and any document that is provided on request and that sets out supplementary information on the use of the drug;

(m.1) in the case of a drug for human use, mock-ups of every label to be used in connection with the drug — including any package insert and any document that is provided on request and that sets out supplementary information on the use of the drug — and mock-ups of the drug's packages;

(n) the name and title of the person who signed the application and the date of signature; and

(o) in the case of a drug for human use, an assessment as to whether there is a likelihood that the drug will be mistaken for any of the following

b) aux drogues qui peuvent être vendues sans ordonnance mais qui sont administrées uniquement sous la surveillance d'un praticien;

c) aux drogues qui sont présentées comme étant destinées exclusivement à la désinfection de surfaces dures non poreuses.

C.01.004.03 Outre les exigences de l'article C.01.004, l'étiquette intérieure d'une drogue à laquelle s'applique l'article C.01.004.02 porte, sur un espace quelconque :

- a) le mode d'emploi approprié de la drogue;
- b) une liste quantitative des ingrédients médicinaux de la drogue, désignés par leurs noms propres ou, à défaut, par leurs noms usuels;
- c) les renseignements visés au paragraphe C.01.004.01(1).

6. L'article C.01.010 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

C.01.010. S'il y a lieu de fournir le mode d'emploi approprié et sûr d'une drogue à usage parentéral ou d'une drogue sur ordonnance qui sert au traitement ou à la prophylaxie d'une maladie, d'un trouble ou d'un état physique anormal mentionnés à l'annexe A de la Loi, les étiquettes de la drogue, notamment tout feuillet inséré dans son emballage et toute documentation supplémentaire sur l'emploi de la drogue qui est fournie sur demande, peuvent faire mention de cette maladie, de ce trouble ou de cet état, et la drogue est exemptée à cet égard de l'application des paragraphes 3(1) et (2) de la Loi.

7. (1) Le passage du paragraphe C.01.014.1(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) La demande d'identification numérique est présentée au Directeur par écrit et contient les renseignements et le matériel suivants :

(2) L'alinéa C.01.014.1(2)(g) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

g) une indication portant qu'il s'agit d'une drogue pour usage humain ou pour usage vétérinaire;

(3) Les alinéas C.01.014.1(2)(m) et (n) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

m) dans le cas d'une drogue pour usage vétérinaire, le libellé de toute étiquette à utiliser relativement à la drogue, y compris tout dépliant d'accompagnement et toute documentation supplémentaire sur l'emploi de la drogue qui est fournie sur demande;

m.1) dans le cas d'une drogue pour usage humain, des maquettes de toute étiquette à utiliser relativement à la drogue — y compris tout dépliant d'accompagnement et toute documentation supplémentaire sur l'emploi de la drogue qui est fournie sur demande — ainsi que des maquettes des emballages de la drogue;

n) les nom et titre de la personne ayant signé la demande, ainsi que la date de signature;

o) dans le cas d'une drogue pour usage humain, une appréciation de la question de savoir si la

products due to a resemblance between the brand name that is proposed to be used in respect of the drug and the brand name, common name or proper name of any of those products:

- (i) a drug in respect of which a drug identification number has been assigned,
- (ii) a radiopharmaceutical, as defined in section C.03.201, in respect of which a notice of compliance has been issued under section C.08.004 or C.08.004.01, and
- (iii) a kit, as defined in section C.03.205, in respect of which a notice of compliance has been issued under section C.08.004 or C.08.004.01.

8. Section C.01.014.3 of the Regulations is replaced by the following:

C.01.014.3 The manufacturer or importer, as the case may be, or a person authorized by the manufacturer or importer, shall, within 30 days after the day on which the drug is first sold in Canada, date and sign the document referred to in subsection C.01.014.2(1) and return it with a statement set out on it that the information it contains is correct and with an indication of the date on which the drug was first sold in Canada.

9. Subparagraph C.01.062(5)(e)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) all labels to be used in connection with the drug, including any package insert and any document that is provided on request and that sets out supplementary information on the use of the drug, make proper claims in respect of the drug,

10. (1) Subsection C.08.002(1) of the English version of the Regulations is amended by adding “and” at the end of paragraph (b) and by replacing paragraph (c) with the following:

(c) the notice of compliance in respect of the submission has not been suspended under section C.08.006.

(2) Paragraph C.08.002(1)(d) of the Regulations is repealed.

(3) Paragraph C.08.002(2)(j) is replaced by the following:

(j) in the case of a new drug for veterinary use, a draft of every label to be used in connection with the new drug, including any package insert and any document that is provided on request and that sets out supplementary information on the use of the new drug;

(j.1) in the case of a new drug for human use, mock-ups of every label to be used in connection with the new drug — including any package insert and any document that is provided on request and that sets out supplementary information on the use of the new drug — and mock-ups of the new drug’s packages;

drogue est susceptible d’être confondue avec l’un des produits ci-après en raison de la ressemblance de la marque nominative dont l’utilisation est proposée pour cette drogue et de la marque nominative, du nom usuel ou du nom propre de l’un de ces produits :

- (i) toute drogue à l’égard de laquelle une identification numérique a été attribuée,
- (ii) tout produit pharmaceutique radioactif, au sens de l’article C.03.201, à l’égard duquel un avis de conformité a été délivré en application des articles C.08.004 ou C.08.004.01,
- (iii) toute trousse, au sens de l’article C.03.205, à l’égard de laquelle un avis de conformité a été délivré en application des articles C.08.004 ou C.08.004.01.

8. L’article C.01.014.3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

C.01.014.3 Dans les trente jours suivant la date de la mise en marché de la drogue au Canada, le fabricant ou l’importateur, selon le cas, ou la personne autorisée par lui, date et signe le document visé au paragraphe C.01.014.2(1), l’annote en y incluant une déclaration que les renseignements qu’il contient sont exacts ainsi qu’une mention de la date de cette mise en marché, et le renvoie.

9. Le sous-alinéa C.01.062(5)e(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) qui possède bien les propriétés que les étiquettes, notamment tout encart et toute documentation supplémentaire sur l’emploi de la drogue qui est fournie sur demande, s’y rapportant lui attribuent,

10. (1) Le paragraphe C.08.002(1) de la version anglaise du même règlement est modifié par adjonction du mot « and » à la fin de l’alinéa b) et par remplacement de l’alinéa c) par ce qui suit :

(c) the notice of compliance in respect of the submission has not been suspended under section C.08.006.

(2) L’alinéa C.08.002(1)d) du même règlement est abrogé.

(3) L’alinéa C.08.002(2)j) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

j) dans le cas d’une drogue nouvelle pour usage vétérinaire, une esquisse de toute étiquette à utiliser relativement à la drogue nouvelle, y compris tout dépliant d’accompagnement et toute documentation supplémentaire sur l’emploi de la drogue nouvelle qui est fournie sur demande;

j.1) dans le cas d’une drogue nouvelle pour usage humain, des maquettes de toute étiquette à utiliser relativement à la drogue nouvelle — y compris tout dépliant d’accompagnement et toute documentation supplémentaire sur l’emploi de la drogue nouvelle qui est fournie sur demande — ainsi que des maquettes des emballages de la drogue nouvelle;

(4) Subsection C.08.002(2) of the English version of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (m) and by replacing paragraph (n) with the following:

(n) in the case of a new drug intended for administration to food-producing animals, the withdrawal period of the new drug; and

(5) Subsection C.08.002(2) of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (n):

(o) in the case of a new drug for human use, an assessment as to whether there is a likelihood that the new drug will be mistaken for any of the following products due to a resemblance between the brand name that is proposed to be used in respect of the new drug and the brand name, common name or proper name of any of those products:

- (i) a drug in respect of which a drug identification number has been assigned,
- (ii) a radiopharmaceutical, as defined in section C.03.201, in respect of which a notice of compliance has been issued under section C.08.004 or C.08.004.01, and
- (iii) a kit, as defined in section C.03.205, in respect of which a notice of compliance has been issued under section C.08.004 or C.08.004.01.

11. Subparagraph C.08.002.01(2)(b)(i) of the Regulations is replaced by the following:

(i) the information and material described in paragraphs C.08.002(2)(a) to (f), (i) to (m) and (o),

12. Subparagraphs C.08.002.1(2)(a)(i) and (ii) of the Regulations are replaced by the following:

- (i) paragraphs C.08.002(2)(a) to (f), (j) to (l) and (o), in the case of an abbreviated new drug submission, and
- (ii) paragraphs C.08.002(2)(a) to (f), (j) to (l) and (o), and subparagraphs C.08.002.01(2)(b)(ix) and (x), in the case of an abbreviated extraordinary use new drug submission;

13. (1) Subsection C.08.003(1) of the English version of the Regulations is amended by adding “and” at the end of paragraph (b) and by replacing paragraph (c) with the following:

(c) the notice of compliance in respect of the supplement has not been suspended under section C.08.006.

(2) Paragraph C.08.003(1)(d) of the Regulations is repealed.

(3) Subsection C.08.003(2) of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (g):

(g.1) in the case of a new drug for human use, its packages;

(4) Le paragraphe C.08.002(2) de la version anglaise du même règlement est modifié par suppression du mot « and » à la fin de l’alinéa m) et par remplacement de l’alinéa n) par ce qui suit :

(n) in the case of a new drug intended for administration to food-producing animals, the withdrawal period of the new drug; and

(5) Le paragraphe C.08.002(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa n), de ce qui suit :

o) dans le cas d’une drogue nouvelle pour usage humain, une appréciation de la question de savoir si la drogue nouvelle est susceptible d’être confondue avec l’un des produits ci-après en raison de la ressemblance de la marque nominative dont l’utilisation est proposée pour cette drogue nouvelle et de la marque nominative, du nom usuel ou du nom propre de l’un de ces produits :

- (i) toute drogue à l’égard de laquelle une identification numérique a été attribuée,
- (ii) tout produit pharmaceutique radioactif, au sens de l’article C.03.201, à l’égard duquel un avis de conformité a été délivré en application des articles C.08.004 ou C.08.004.01,
- (iii) toute trousse, au sens de l’article C.03.205, à l’égard de laquelle un avis de conformité a été délivré en application des articles C.08.004 ou C.08.004.01.

11. Le sous-alinéa C.08.002.01(2)b(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) les renseignements et le matériel visés aux alinéas C.08.002(2)a) à f), i) à m) et o),

12. Les sous-alinéas C.08.002.1(2)a(i) et (ii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (i) aux alinéas C.08.002(2)a) à f), j) à l) et o), dans le cas d’une présentation abrégée de drogue nouvelle,
- (ii) aux alinéas C.08.002(2)a) à f), j) à l) et o) et aux sous-alinéas C.08.002.01(2)b)(ix) et (x), dans le cas d’une présentation abrégée de drogue nouvelle pour usage exceptionnel;

13. (1) Le paragraphe C.08.003(1) de la version anglaise du même règlement est modifié par adjonction du mot « and » à la fin de l’alinéa b) et par remplacement de l’alinéa c) par ce qui suit :

(c) the notice of compliance in respect of the supplement has not been suspended under section C.08.006.

(2) L’alinéa C.08.003(1)d) du même règlement est abrogé.

(3) Le paragraphe C.08.003(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa g), de ce qui suit :

g.1) dans le cas d’une drogue nouvelle pour usage humain, les emballages de celle-ci;

(4) The Regulations are amended by adding the following after subsection C.08.003(3):

(3.1) A supplement to a submission referred to in subsection (1) shall contain, as the case may be,

(a) if, due to a matter specified in subsection (2) — other than the brand name of a new drug for human use — that the supplement concerns, it is necessary to modify a new drug's labels:

(i) in the case of a new drug for veterinary use, a draft of every label to be used in connection with the new drug, including any package insert and any document that is provided on request and that sets out supplementary information on the use of the new drug, or

(ii) in the case of a new drug for human use, mock-ups of every label to be used in connection with the new drug — including any package insert and any document that is provided on request and that sets out supplementary information on the use of the new drug — and mock-ups of the new drug's packages; or

(b) if the supplement concerns the brand name of a new drug for human use:

(i) an assessment as to whether there is a likelihood that the new drug will be mistaken for any of the following products due to a resemblance between the brand name that is proposed to be used in respect of the new drug and the brand name, common name or proper name of any of those products:

(A) a drug in respect of which a drug identification number has been assigned,

(B) a radiopharmaceutical, as defined in section C.03.201, in respect of which a notice of compliance has been issued under section C.08.004 or C.08.004.01, and

(C) a kit, as defined in section C.03.205, in respect of which a notice of compliance has been issued under section C.08.004 or C.08.004.01, and

(ii) mock-ups of every label to be used in connection with the new drug — including any package insert and any document that is provided on request and that sets out supplementary information on the use of the new drug — and mock-ups of the new drug's packages.

TRANSITIONAL PROVISIONS

14. The following definitions apply in sections 15 to 32:

“submission” means any of the following:

(a) a new drug submission that is filed under section C.08.002 of the *Food and Drug Regulations*;

“submission”
« présentation »

(4) Le même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe C.08.003(3), de ce qui suit :

(3.1) Le supplément à toute présentation visée au paragraphe (1) contient, selon le cas, ce qui suit :

a) si, en raison de l'élément visé au paragraphe (2) — autre que la marque nominative d'une drogue nouvelle pour usage humain — sur lequel porte le supplément, il est nécessaire de modifier les étiquettes de la drogue nouvelle :

(i) dans le cas d'une drogue nouvelle pour usage vétérinaire, une esquisse de toute étiquette à utiliser relativement à la drogue nouvelle, y compris tout dépliant d'accompagnement et toute documentation supplémentaire sur l'emploi de la drogue nouvelle qui est fournie sur demande,

(ii) dans le cas d'une drogue nouvelle pour usage humain, des maquettes de toute étiquette à utiliser relativement à la drogue nouvelle — y compris tout dépliant d'accompagnement et toute documentation supplémentaire sur l'emploi de la drogue nouvelle qui est fournie sur demande — ainsi que des maquettes des emballages de la drogue nouvelle;

b) si le supplément porte sur la marque nominative d'une drogue nouvelle pour usage humain :

(i) une appréciation de la question de savoir si la drogue nouvelle est susceptible d'être confondue avec l'un des produits ci-après en raison de la ressemblance de la marque nominative dont l'utilisation est proposée pour cette drogue nouvelle et de la marque nominative, du nom usuel ou du nom propre de l'un de ces produits :

(A) toute drogue à l'égard de laquelle une identification numérique a été attribuée,

(B) tout produit pharmaceutique radioactif, au sens de l'article C.03.201, à l'égard duquel un avis de conformité a été délivré en application des articles C.08.004 ou C.08.004.01,

(C) toute trousse, au sens de l'article C.03.205, à l'égard de laquelle un avis de conformité a été délivré en application des articles C.08.004 ou C.08.004.01,

(ii) des maquettes de toute étiquette à utiliser relativement à la drogue nouvelle — y compris tout dépliant d'accompagnement et toute documentation supplémentaire sur l'emploi de la drogue nouvelle qui est fournie sur demande — ainsi que des maquettes des emballages de la drogue nouvelle.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

14. Les définitions qui suivent s'appliquent aux articles 15 à 32 :

« présentation » S'entend de l'une des présentations suivantes :

a) toute présentation de drogue nouvelle déposée en application de l'article C.08.002 du *Règlement sur les aliments et drogues*;

« présentation »
“submission”

(b) an extraordinary use new drug submission that is filed under section C.08.002.01 of those Regulations;

(c) an abbreviated new drug submission that is filed under section C.08.002.1 of those Regulations; or

(d) an abbreviated extraordinary use new drug submission that is filed under section C.08.002.1 of those Regulations.

“supplement”
« supplément »

“supplement” means a supplement to a submission that is filed under section C.08.003 of the *Food and Drug Regulations*.

15. Subsection C.01.014.1(2) of the *Food and Drug Regulations*, as it read immediately before the day on which section 1 comes into force, applies to an application for a drug identification number that is made under subsection C.01.014.1(1) of those Regulations before the day on which section 1 comes into force.

16. Subsection C.08.002(2), subparagraph C.08.002.01(2)(b)(i) or paragraph C.08.002.1(2)(a) of the *Food and Drug Regulations*, as the case may be, as the applicable provision read immediately before the day on which section 1 comes into force, applies to a submission that is filed before the day on which section 1 comes into force.

17. Section C.08.003 of the *Food and Drug Regulations*, as it read immediately before the day on which section 1 comes into force, applies to a supplement that is filed before the day on which section 1 comes into force.

18. If a document referred to in subsection C.01.014.2(1) of the *Food and Drug Regulations* is issued for a drug in respect of an application referred to in section 15 or a submission referred to in section 16, section C.01.014.3 of those Regulations, as it read immediately before the day on which section 1 comes into force, applies in respect of the drug.

19. If a notice of compliance is issued under section C.08.004 or C.08.004.01 of the *Food and Drug Regulations* for a drug in respect of a submission referred to in section 16, paragraph C.08.002(1)(d) of those Regulations, as it read immediately before the day on which section 1 comes into force, applies in respect of the drug.

20. If a notice of compliance is issued under section C.08.004 or C.08.004.01 of the *Food and Drug Regulations*, for a drug in respect of a supplement referred to in section 17, paragraph C.08.003(1)(d) of those Regulations, as it read immediately before the day on which section 1 comes into force, applies in respect of the drug.

b) toute présentation de drogue nouvelle pour usage exceptionnel déposée en application de l'article C.08.002.01 de ce règlement;

c) toute présentation abrégée de drogue nouvelle déposée en application de l'article C.08.002.1 du même règlement;

d) toute présentation abrégée de drogue nouvelle pour usage exceptionnel déposée en application de l'article C.08.002.1 du même règlement.

« supplément » Tout supplément à une présentation déposé en application de l'article C.08.003 du *Règlement sur les aliments et drogues*.

« supplément »
“supplement”

15. Le paragraphe C.01.014.1(2) du *Règlement sur les aliments et drogues*, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 1, s'applique à toute demande d'identification numérique présentée au titre du paragraphe C.01.014.1(1) de ce règlement avant l'entrée en vigueur de l'article 1.

16. Le paragraphe C.08.002(2), le sous-alinéa C.08.002.01(2)b(i) ou l'alinéa C.08.002.1(2)a, selon le cas, du *Règlement sur les aliments et drogues*, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 1, s'applique à la présentation déposée avant l'entrée en vigueur de l'article 1.

17. L'article C.08.003 du *Règlement sur les aliments et drogues*, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 1, s'applique au supplément déposé avant l'entrée en vigueur de l'article 1.

18. Dans le cas où le document prévu au paragraphe C.01.014.2(1) du *Règlement sur les aliments et drogues* est remis à l'égard d'une drogue qui fait l'objet de la demande visée à l'article 15 ou de la présentation visée à l'article 16, l'article C.01.014.3 de ce règlement, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 1, s'applique en ce qui concerne la drogue en question.

19. Dans le cas où un avis de conformité est délivré à l'égard d'une drogue en application des articles C.08.004 ou C.08.004.01 du *Règlement sur les aliments et drogues* relativement à une présentation visée à l'article 16, l'alinéa C.08.002(1)d de ce règlement, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 1, s'applique en ce qui concerne la drogue en question.

20. Dans le cas où un avis de conformité est délivré à l'égard d'une drogue en application des articles C.08.004 ou C.08.004.01 du *Règlement sur les aliments et drogues* relativement à un supplément visé à l'article 17, l'alinéa C.08.003(1)d de ce règlement, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 1, s'applique en ce qui concerne la drogue en question.

21. In sections 22 to 32, “drug” means a drug for human use in dosage form other than a drug that belongs to one of the following classes:

- (a) prescription drugs; or
- (b) drugs that are permitted to be sold without a prescription but that are administered only under the supervision of a practitioner.

22. Section A.01.016 of the *Food and Drug Regulations*, as it read immediately before the day on which section 1 comes into force, applies in respect of a drug during the period that begins on the day on which section 1 comes into force and that ends immediately before the day on which section 3 comes into force.

23. Section A.01.017 of the *Food and Drug Regulations*, as enacted by section 2, and section C.01.004.01 of those Regulations, as enacted by subsection 4(1), do not apply in respect of a drug during the period that begins on the day on which section 1 comes into force and that ends immediately before the day on which section 3 comes into force.

24. Paragraph C.01.014.1(2)(m) of the *Food and Drug Regulations*, as it read immediately before the day on which section 1 comes into force, applies to an application for a drug identification number in respect of a drug that is made under subsection C.01.014.1(1) of those Regulations during the period that begins on the day on which section 1 comes into force and that ends immediately before the day on which section 3 comes into force.

25. Paragraph C.08.002(2)(j) of the *Food and Drug Regulations*, as it read immediately before the day on which section 1 comes into force, applies to a submission in respect of a drug that is filed during the period that begins on the day on which section 1 comes into force and that ends immediately before the day on which section 3 comes into force.

26. If a document referred to in subsection C.01.014.2(1) of the *Food and Drug Regulations* is issued for a drug in respect of an application referred to in section 24 or a submission referred to in section 25, section C.01.014.3 of those Regulations, as it read immediately before the day on which section 1 comes into force, applies in respect of the drug.

27. If a notice of compliance is issued under section C.08.004 or C.08.004.01 of the *Food and Drug Regulations* for a drug in respect of a submission referred to in section 25, paragraph C.08.002(1)(d) of those Regulations, as it read immediately before the day on which section 1 comes into force, applies in respect of the drug.

21. Pour l'application des articles 22 à 32, « drogue » s'entend de toute drogue pour usage humain sous forme posologique autre qu'une drogue qui appartient à l'une des catégories suivantes :

- a) les drogues sur ordonnance;
- b) les drogues qui peuvent être vendues sans ordonnance mais qui sont administrées uniquement sous la surveillance d'un praticien.

22. L'article A.01.016 du *Règlement sur les aliments et drogues*, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 1, s'applique à une drogue durant la période qui commence à l'entrée en vigueur de l'article 1 et qui se termine à l'entrée en vigueur de l'article 3.

23. L'article A.01.017 du *Règlement sur les aliments et drogues*, édicté par l'article 2, et l'article C.01.004.01 de ce règlement, édicté par le paragraphe 4(1), ne s'appliquent pas à une drogue durant la période qui commence à l'entrée en vigueur de l'article 1 et qui se termine à l'entrée en vigueur de l'article 3.

24. L'alinéa C.01.014.1(2)(m) du *Règlement sur les aliments et drogues*, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 1, s'applique à toute demande d'identification numérique présentée en vertu du paragraphe C.01.014.1(1) de ce règlement relativement à une drogue durant la période qui commence à l'entrée en vigueur de l'article 1 et qui se termine à l'entrée en vigueur de l'article 3.

25. L'alinéa C.08.002(2)(j) du *Règlement sur les aliments et drogues*, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 1, s'applique à la présentation déposée relativement à une drogue durant la période qui commence à l'entrée en vigueur de l'article 1 et qui se termine à l'entrée en vigueur de l'article 3.

26. Dans le cas où le document prévu au paragraphe C.01.014.2(1) du *Règlement sur les aliments et drogues* est remis à l'égard d'une drogue qui fait l'objet de la demande visée à l'article 24 ou de la présentation visée à l'article 25, l'article C.01.014.3 de ce règlement, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 1, s'applique en ce qui concerne la drogue en question.

27. Dans le cas où un avis de conformité est délivré à l'égard d'une drogue en application des articles C.08.004 ou C.08.004.01 du *Règlement sur les aliments et drogues* relativement à une présentation visée à l'article 25, l'alinéa C.08.002(1)(d) de ce règlement, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 1, s'applique en ce qui concerne la drogue en question.

28. If a notice of compliance is issued under section C.08.004 or C.08.004.01 of the *Food and Drug Regulations* for a drug in respect of a supplement that is filed during the period that begins on the day on which section 1 comes into force and that ends immediately before the day on which section 3 comes into force, paragraph C.08.003(1)(d) of those Regulations, as it read immediately before the day on which section 1 comes into force, applies in respect of the drug.

29. Paragraphs C.01.014.1(2)(m.1) and (o) of the *Food and Drug Regulations*, as enacted by subsection 7(3), do not apply to an application referred to in section 24.

30. Paragraphs C.08.002(2)(j.1) and (o) of the *Food and Drug Regulations*, as enacted by subsections 10(3) and (5) respectively, do not apply to a submission referred to in section 25.

31. If a notice of compliance is issued under section C.08.004 or C.08.004.01 of the *Food and Drug Regulations* for a drug, paragraph C.08.003(2)(g.1) of those Regulations, as enacted by subsection 13(3), does not apply in respect of the drug during the period that begins on the day on which section 1 comes into force and that ends immediately before the day on which section 3 comes into force.

32. Subsection C.08.003(3.1) of the *Food and Drug Regulations*, as enacted by subsection 13(4), does not apply to a supplement referred to in section 28.

COMING INTO FORCE

33. (1) These Regulations, other than section 3, subsection 4(2) and section 5, come into force on the day that is twelve months after the day on which they are registered.

(2) Section 3, subsection 4(2) and section 5 come into force on the day that is three years after the day on which these Regulations are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Today, millions of Canadians rely on non-prescription and prescription drugs to maintain and improve their health. Although drugs can offer patients significant benefits, they also come with risks and uncertainties. In Canada and internationally, studies and health literacy research indicate that overcrowded and confusing drug labels, unclear instructions, and similarities between packages and names contribute to medication errors. Examples include accidental overdose, taking or

28. Dans le cas où un avis de conformité est délivré à l'égard d'une drogue en application des articles C.08.004 ou C.08.004.01 du *Règlement sur les aliments et drogues* relativement à un supplément déposé durant la période qui commence à l'entrée en vigueur de l'article 1 et qui se termine à l'entrée en vigueur de l'article 3, l'alinéa C.08.003(1)d) de ce règlement, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 1, s'applique en ce qui concerne la drogue en question.

29. Les alinéas C.01.014.1(2)m.1) et o) du *Règlement sur les aliments et drogues*, édictés par le paragraphe 7(3), ne s'appliquent pas à la demande visée à l'article 24.

30. Les alinéas C.08.002(2)j.1) et o) du *Règlement sur les aliments et drogues*, édictés par les paragraphes 10(3) et (5) respectivement, ne s'appliquent pas à la présentation visée à l'article 25.

31. Dans le cas où un avis de conformité est délivré à l'égard d'une drogue en application des articles C.08.004 ou C.08.004.01 du *Règlement sur les aliments et drogues*, l'alinéa C.08.003(2)g.1) de ce règlement, édicté par le paragraphe 13(3), ne s'applique pas en ce qui concerne la drogue durant la période qui commence à l'entrée en vigueur de l'article 1 et qui se termine à l'entrée en vigueur de l'article 3.

32. Le paragraphe C.08.003(3.1) du *Règlement sur les aliments et drogues*, édicté par le paragraphe 13(4), ne s'applique pas au supplément visé à l'article 28.

ENTRÉE EN VIGUEUR

33. (1) Le présent règlement, à l'exception de l'article 3, du paragraphe 4(2) et de l'article 5, entre en vigueur douze mois après la date de son enregistrement.

(2) L'article 3, le paragraphe 4(2) et l'article 5 entrent en vigueur à l'expiration de la période de trois ans qui suit la date d'enregistrement du présent règlement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : Aujourd'hui, des millions de Canadiens prennent des médicaments en vente libre et des médicaments sur ordonnance pour maintenir et améliorer leur état de santé. Bien que les médicaments puissent offrir aux patients des avantages importants, ils comprennent également des risques et des incertitudes. Au Canada et ailleurs dans le monde, des études et des travaux de recherche sur la maîtrise de l'information en matière de santé indiquent que les étiquettes surchargées et prêtant à confusion,

giving the wrong drug, and not knowing how to take the drug properly. Although the reduction of medication errors is a system-wide and shared responsibility involving industry, health professionals, patients and caregivers, Health Canada has an important and early role in product and label review. Prior to making these amendments, the existing *Food and Drug Regulations* did not take into account ways to better reflect current knowledge of medication use and ways to minimize opportunities for confusion with labels, packages or names. Other international regulators have identified similar issues and have taken steps to improve drug safety; this proposal aims for alignment with international best practices.

Description: The *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Labelling, Packaging and Brand Names of Drugs for Human Use)* [the Regulations] consist of targeted amendments to further emphasize the importance of plain language labelling. With the objective of improving the safe and effective use of drugs, the Regulations consist of five targeted amendments (and consequential amendments) including a general requirement for clear, understandable, plain language labels; and four pre-market requirements (i.e. contact information on labels to report problems, standard table format for non-prescription drug outer labels, submission of label and package mock-ups, and look-alike/sound-alike [LASA] name assessments). These Regulations apply to human drugs, specifically non-prescription and prescription, pharmaceutical and biologic drugs. The Regulations are focused on outcomes and have been written in a manner which is intended to provide industry flexibility regarding how to implement the changes, and so that Health Canada guidance and operations will be able to adjust to innovations over time.

Cost-benefit statement: These Regulations will result in a benefit to Canadians; the net present value of the benefit is estimated at \$72.4 million. The quantified benefits relate primarily to the cost savings to the health care system and the economic value of the reduced risk of death due to preventable medication errors.

“One-for-One” Rule and small business lens: Due to the nature of the Regulations, incremental cost, if any, will be attributed to compliance. Given that the “One-for-One” Rule only considers administrative burden, it does not apply to these Regulations. The small business lens does not apply to these Regulations, as few if any market authorization holders would meet the small business definition.

Domestic and international coordination and cooperation: These Regulations are designed to align with international best practices and trading partners, and also support the collaborative efforts of the Regulatory Cooperation Council.

les directives d'utilisation imprécises et les ressemblances entre l'emballage et le nom de différents médicaments contribuent aux erreurs de médication. Parmi celles-ci, notons certains exemples : une surdose accidentelle, prendre ou donner le mauvais médicament et ne pas connaître l'usage approprié d'un médicament. Même si la réduction des erreurs de médication est une responsabilité partagée dans l'ensemble du système, y compris par l'industrie, les professionnels de la santé, les patients et les fournisseurs de soins, Santé Canada a un important rôle à jouer dès le départ dans l'examen des produits et des étiquettes. Avant les modifications, le *Règlement sur les aliments et drogues* en vigueur ne tenait pas compte des façons de mieux faire ressortir les connaissances acquises sur l'utilisation de médicaments et de réduire au minimum la confusion possible entre les étiquettes, les emballages ou les noms de différents produits. Les organismes de réglementation d'autres pays ont relevé des problèmes similaires et ont pris des mesures afin d'améliorer l'innocuité des médicaments; la présente proposition vise l'harmonisation avec les pratiques exemplaires internationales.

Description : Le *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (étiquetage, emballage et marques nominatives des drogues pour usage humain)* [le Règlement] consiste en des modifications ciblées mettant davantage l'accent sur l'importance de l'étiquetage en langage clair. Ayant comme objectif de favoriser une utilisation plus sûre et plus efficace des médicaments, le Règlement comporte cinq modifications ciblées (et les ajustements connexes), dont une exigence générale relative à la clarté, à l'intelligibilité et à la simplicité du langage des étiquettes et quatre exigences préalables à la commercialisation (c'est-à-dire inscription des coordonnées sur l'étiquette pour signaler les problèmes; tableau normalisé sur l'étiquette extérieure des médicaments en vente libre; présentation de maquettes d'étiquettes et d'emballages; évaluation des noms à présentation et à consonance semblables [PCS]). Le Règlement vise les médicaments à usage humain, plus précisément les médicaments pharmaceutiques et les médicaments biologiques en vente libre et sur ordonnance. Le Règlement est axé sur les résultats et est rédigé de façon à laisser une marge de manœuvre à l'industrie quant à la façon d'appliquer les modifications et à permettre l'adaptation, au fil du temps, des directives et des activités de Santé Canada aux innovations.

Énoncé des coûts et avantages : Le Règlement présente un avantage pour les Canadiens, d'une valeur actualisée nette de 72,4 millions de dollars. Les avantages quantifiés touchent principalement les économies de coûts pour le système de soins de santé ainsi que la valeur économique de la diminution du risque de décès attribuables à des erreurs de médication évitables.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : Compte tenu de la nature du Règlement, le coût différentiel, s'il y en a un, sera associé à la conformité. Étant donné que la règle du « un pour un » ne tient compte que du fardeau administratif, elle ne s'applique pas au Règlement. La lentille des petites entreprises ne s'y applique pas non plus puisque très peu, sinon aucun titulaire d'une autorisation de mise en marché ne répondrait à la définition de petite entreprise.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Le Règlement s'harmonise avec les pratiques exemplaires internationales et les mesures prises par les partenaires commerciaux. Elles appuient également les efforts concertés déployés dans le cadre des activités du Conseil de coopération en matière de réglementation.

Background

Drug safety and the communication of information to support the safe and effective use of drugs are complex issues involving many stakeholders in the health system. Drug labels, including affixed and supplementary information, such as package inserts, are one of the primary vehicles for communicating important information to health professionals, patients and consumers about the safe and proper use of drugs. Evidence has demonstrated that the design of drug labels, packages and names, including format and colour, contribute to the safe and appropriate use of a drug and are important aids in identification, selection and administration.

For health professionals, the information on labels is used to assist them in prescribing, preparing, dispensing or administering drugs to patients and to counsel patients on the appropriate use of a medication. For consumers, this information needs to support the proper selection and use of the drug, and to help inform their decisions when there is limited interaction with a health professional.

In Canada and internationally, studies and health literacy research indicate that over-crowded and confusing drug labels, unclear instructions, and similarities between packages and names contribute to medication errors. Examples include accidental overdose, taking or giving the wrong drug, and not knowing how to take the drug properly.

As a regulator, Health Canada (the Department) assesses drugs and their labels in a pre- and post-market environment. This work is an important step along the continuum of information that is disseminated through the health care system and is achieved through a combination of mandatory label requirements, guidance and review practices.

In response to the high rate of medication errors observed in the health system, and in recognition of the role of the label, significant work was undertaken in Canada and internationally to identify opportunities to improve the clarity and accessibility of drug labels. In 2011, the Department conducted consultations to seek input on options to improve the product information intended for consumers. The Department also developed guidance for industry and conducted consultations on the submission requirements for drug labels and the assessment of drug names.

Since the late 1990s, regulatory bodies in the United States and Europe have created or amended the regulator authority to improve drug labels, packages and names. These changes have focused on standardizing non-prescription drug labels with a “Drug Facts” table in the United States; improvements to prescription drug labeling; assessment of names, labels and packages for confusion; processes for seeking and assessing evidence of user comprehension of labels; and ability to require changes to labels in response to new safety information. The U.S. Food and Drug Administration (FDA) also established the Safe Use Initiative in 2009, a collaborative project to help improve medication safety and reduce preventable harm. These jurisdictions have also published guidance on

Contexte

L’innocuité des médicaments et la communication de renseignements à l’appui de l’utilisation sûre et efficace des médicaments constituent une question complexe qui touche de nombreux intervenants du système de santé. Les étiquettes de médicaments, y compris l’information apposée sur l’étiquette et les renseignements supplémentaires, comme les encarts informatifs, comptent parmi les principaux moyens de communiquer des renseignements importants aux professionnels de la santé, aux patients et aux consommateurs au sujet de l’utilisation sûre et appropriée des médicaments. Il est prouvé que la conception des étiquettes, de l’emballage et du nom des médicaments, y compris la présentation et la couleur, favorise une utilisation sûre et appropriée des médicaments et joue un rôle important dans l’identification, la sélection et l’administration d’un produit.

L’information fournie sur les étiquettes aide les professionnels de la santé à prescrire, à préparer, à délivrer et à administrer des médicaments aux patients, et à les conseiller sur l’utilisation appropriée des médicaments. Quant aux consommateurs, ils doivent pouvoir se fier à cette information pour choisir le bon médicament et savoir comment bien l’utiliser, et aussi pour être en mesure de prendre des décisions éclairées en cas d’interaction limitée avec un professionnel de la santé.

Au Canada et ailleurs dans le monde, des études et des travaux de recherche sur la maîtrise de l’information en matière de santé indiquent que les étiquettes surchargées et prêtant à confusion, les instructions difficiles à comprendre et les ressemblances entre l’emballage et le nom de différents médicaments contribuent aux erreurs de médication. En voici quelques exemples : une surdose accidentelle, prendre ou donner le mauvais médicament et ne pas connaître l’usage approprié d’un médicament.

À titre d’organisme de réglementation, Santé Canada (le Ministère) évalue les médicaments et les étiquettes avant et après la mise en marché. Il s’agit d’une étape importante dans la diffusion de l’ensemble de l’information par l’intermédiaire du système de soins de santé. Des exigences obligatoires en matière d’étiquetage, des directives et des pratiques applicables aux examens rendent ce travail d’évaluation possible.

Compte tenu du taux élevé d’erreurs de médication dans le système de santé ainsi que du rôle de l’étiquette, d’importants efforts ont été déployés au Canada et ailleurs pour trouver des façons d’améliorer l’intelligibilité et l’accessibilité des étiquettes de médicaments. En 2011, le Ministère a mené des consultations pour obtenir des commentaires sur les moyens d’améliorer les renseignements sur les produits destinés aux consommateurs. Il a également préparé des lignes directrices à l’intention de l’industrie et mené des consultations sur l’évaluation du nom des médicaments et les exigences de présentation relatives aux étiquettes de médicaments.

Depuis la fin des années 1990, des organismes de réglementation aux États-Unis et en Europe ont créé ou modifié des pouvoirs réglementaires dans le but d’améliorer les étiquettes, les emballages et les noms de médicaments. Ces modifications mettaient l’accent sur les aspects suivants : tableau normalisé de type « Drug Facts » comme aux États-Unis sur l’étiquette des médicaments en vente libre; amélioration de l’étiquetage des médicaments sur ordonnance; évaluation des noms, des étiquettes et des emballages pour éviter la confusion; processus d’obtention et d’examen des preuves de l’intelligibilité de l’information fournie sur les étiquettes pour les consommateurs; capacité d’exiger la modification des étiquettes lorsque de nouveaux renseignements relatifs à

labelling; packaging and naming; and readability and medication errors.

In Australia, the Therapeutic Goods Administration (TGA) conducted consultations in 2012 on proposals to improve medicine labels and packages, including proposals similar to the U.S. FDA's "Drug Facts" table; look alike/sound alike (LASA) assessment of drug labels, packages and names; as well as the prominence of active ingredient names and space on labels of dispensed prescription drugs. The TGA also has a best practices guideline, as well as regulatory guidelines for prescription and non-prescription drugs.

Issues

Today, millions of Canadians rely on non-prescription and prescription drugs to maintain and improve their health. Although drugs can offer significant benefits, they also come with risks and uncertainties. Too often, people experience avoidable harm as a result of confusing drug labels, packages and names.

Although the reduction of medication errors is a system-wide and shared responsibility involving industry, health professionals, patients and caregivers, the Department has an important role in product and label review which contributes to the safe and effective use of drugs.

The *Food and Drug Regulations* outline requirements for industry, including for labelling and packaging. Part A of the *Food and Drug Regulations* includes general requirements for labelling and requirements for security packaging of a drug. Part C of the *Food and Drug Regulations* provides (in Divisions 1 and 8) a number of general and specific requirements for drugs. Embedded in these Divisions are drug name, labelling and packaging submission requirements that companies must meet. The amended Regulations build on these requirements to ensure that labels better reflect current knowledge of medication use and minimize opportunities for confusion with labels, packages or names.

Objectives

These changes to the *Food and Drug Regulations* have been made to improve the safe and effective use of drugs and reduce the number of medication errors resulting from confusing drug names, labels and packages, and to reduce compliance costs to the extent possible by enabling the changes to be implemented within the natural cycle of label revisions. These objectives are met through the targeted requirements to the *Food and Drug Regulations* which would also align Canada with international best practices.

l'innocuité des médicaments deviennent disponibles. En 2009, la Food and Drug Administration (FDA) des États-Unis a mis en œuvre la Safe Use Initiative, un projet de collaboration visant à améliorer l'innocuité des médicaments et à réduire les effets nuisibles évitables. Ces administrations ont également publié des lignes directrices sur l'étiquetage, sur l'emballage et l'appellation et sur la lisibilité et les erreurs de médication.

En 2012, la Therapeutic Goods Administration (TGA) de l'Australie a mené des consultations sur des propositions visant à améliorer l'étiquetage et l'emballage des médicaments, dont des propositions semblables au tableau « Drug Facts » de la FDA des États-Unis et d'autres qui portaient sur l'évaluation des étiquettes, des emballages et des noms à présentation et à consonance semblables, ainsi que sur la mise en évidence du nom des ingrédients actifs sur l'étiquette des médicaments d'ordonnance et l'espace qui devrait être réservé à ces renseignements. La TGA s'est également dotée de lignes directrices sur les pratiques exemplaires et de directives réglementaires sur les médicaments d'ordonnance et en vente libre.

Enjeux

Aujourd'hui, des millions de Canadiens prennent des médicaments en vente libre et des médicaments sur ordonnance pour maintenir et améliorer leur état de santé. Bien que les médicaments puissent offrir des avantages importants, ils comprennent également des risques et des incertitudes. Trop souvent, des gens subissent les effets nuisibles de médicaments, qui auraient pu être évités, en raison d'étiquettes, d'emballages et de noms qui prêtent à confusion.

Même si la réduction des erreurs de médication est une responsabilité qui est partagée dans l'ensemble du système, notamment par l'industrie, les professionnels de la santé, les patients et les fournisseurs de soins, le Ministère a un important rôle à jouer dans l'examen des produits et des étiquettes, rôle qui contribue à une utilisation sûre et efficace des médicaments.

Le *Règlement sur les aliments et drogues* énonce les exigences que doit respecter l'industrie, y compris pour l'étiquetage et l'emballage des médicaments. La partie A du *Règlement sur les aliments et drogues* comprend des dispositions générales relatives à l'étiquetage ainsi que des dispositions particulières relatives aux emballages de sécurité. La partie C du *Règlement sur les aliments et drogues* (plus précisément les titres 1 et 8) comporte un certain nombre d'exigences générales et particulières relatives aux médicaments. Des exigences concernant la présentation de renseignements sur le nom, les étiquettes et l'emballage des médicaments que les entreprises doivent respecter se trouvent dans ces titres. Le règlement modifié prend appui sur ces exigences pour faire en sorte que les étiquettes reflètent davantage les connaissances acquises sur l'utilisation de médicaments, et pour réduire au minimum la confusion possible entre les étiquettes, les emballages ou les noms de différents produits.

Objectifs

Les changements apportés au *Règlement sur les aliments et drogues* visent à améliorer l'utilisation sûre et efficace des médicaments et à réduire les erreurs de médication attribuables aux noms, aux étiquettes et aux emballages de médicament portant à confusion. Elles visent également à diminuer dans la mesure du possible les coûts associés à la conformité grâce à des exigences qui permettront de faire en sorte que les modifications nécessaires soient apportées dans le cadre du cycle normal de révision des étiquettes. Ces objectifs sont atteints au moyen des exigences ciblées dans le

More specifically, these Regulations

- introduce general requirements for plain language labelling to explicitly link readability of the label to certain elements, such as clear writing, colour contrast, font size, and layout of text;
- standardize the format for non-prescription drug labels in a table to help users locate important information; and
- require all manufacturers to provide the Department with mock-ups of labels and packages, so that information filed with submissions accurately represents the information that consumers and health professionals will see, to provide evidence that a drug would not be confused with another drug because of similar names, and to require contact information on labels so that users can report a problem (e.g. a medication error that led to taking the wrong drug or the wrong dose or at the wrong time).

Description

The Regulations address drug names, labels and packages within Part A and Part C (Divisions 1 and 8). The Regulations include five core requirements to the *Food and Drug Regulations*, as well as associated adjustments to ensure consistent terminology and clarification of scope. The scope of the Regulations covers human drugs, specifically non-prescription and prescription, pharmaceutical and biologic drugs.

General plain language requirement

The Regulations require that labels of drugs for human use in dosage form be in plain language and that the format or presentation of labels not impede end-user comprehension (e.g. poor layout or design, or distracting or confusing graphics or information).

Pre-market requirements

In order to ensure that labels and packages are clear and easy to understand, the Regulations require the manufacturer to submit the following during the pre-market submission process:

- Contact information on labels to report problems: The amendments require the manufacturer to provide end-users with a clear and transparent mechanism to contact someone who is responsible for the product in Canada, should they experience a problem (e.g. medication error that led to taking the wrong drug or the wrong dose or at the wrong time) or have a question or concern using more modern means of communication such as choosing a toll-free number, email address, or Web site.
- Standard table format for non-prescription drug labels: The amendments require certain information to appear in a table format on the outer label, in order to help users locate important information. The information in the table is required in both English and French. The table must include “adequate directions for use” which typically includes indications or uses, recommended single and daily dose, route of administration, storage conditions, warnings and precautions, a list of the medicinal (or active) ingredients and non-medicinal (or inactive) ingredients, and the contact information to enable users to report

Règlement sur les aliments et drogues, qui harmonisent le Canada aux pratiques exemplaires internationales.

Plus précisément, le Règlement vise ce qui suit :

- fixer des exigences générales sur l'étiquetage en langage clair afin d'établir des liens explicites entre la lisibilité de l'étiquette et certains éléments comme la rédaction claire, le contraste des couleurs, la taille de la police et la mise en forme du texte;
- normaliser la présentation de l'information sous la forme d'un tableau sur les étiquettes de médicaments en vente libre afin d'aider les utilisateurs à repérer les renseignements importants;
- exiger que les fabricants fournissent au Ministère des maquettes des étiquettes et des emballages afin de s'assurer que l'information fournie dans les présentations est la même que celle que les consommateurs et les professionnels de la santé lisent, de donner des preuves qu'un médicament ne serait pas confondu avec un autre portant un nom semblable et d'indiquer les coordonnées nécessaires pour permettre aux utilisateurs de signaler tout problème (par exemple une erreur de médication qui a entraîné une erreur dans le choix du médicament, la dose du médicament ou l'heure de la prise du médicament).

Description

Le Règlement s'applique aux noms, aux étiquettes et aux emballages des médicaments dans les parties A et C (titres 1 et 8). Il comprend cinq exigences principales du *Règlement sur les aliments et drogues* et des ajustements connexes visant à assurer l'uniformité terminologique et à préciser la portée. La portée du Règlement s'applique aux médicaments à usage humain, plus précisément les médicaments pharmaceutiques et les médicaments biologiques en vente libre et sur ordonnance.

Exigence générale sur l'étiquetage en langage clair

Le Règlement exige l'utilisation d'un langage clair sur l'étiquette des médicaments à usage humain sous forme posologique et la conception d'étiquettes dont le format ou la présentation ne nuisent pas à la compréhension de l'utilisateur final (par exemple une mauvaise mise en forme ou conception, des éléments graphiques ou des renseignements distrayants ou prêtant à confusion).

Exigences préalables à la commercialisation

Pour faire en sorte que les étiquettes et les emballages soient clairs et faciles à comprendre, le Règlement oblige tout fabricant à présenter certains renseignements pendant le processus de présentation préalable à la commercialisation, à savoir :

- Inscription de coordonnées sur l'étiquette pour signaler les problèmes : Les modifications obligent tout fabricant à fournir aux utilisateurs finaux un mécanisme clair et transparent pour communiquer avec une personne responsable du produit au Canada s'ils éprouvent un problème (par exemple une erreur de médication qui a entraîné une erreur dans le choix du médicament, la dose du médicament ou l'heure de la prise du médicament) ou s'ils ont des questions ou des préoccupations, au moyen d'options plus modernes comme l'inscription d'un numéro sans frais, d'une adresse électronique ou d'un site Web.
- Tableau normalisé sur l'étiquette des médicaments en vente libre : Les modifications exigent la présentation de certains éléments d'information dans un tableau sur l'étiquette extérieure afin d'aider les utilisateurs finaux à repérer les renseignements importants. Les renseignements dans le tableau doivent être en anglais et en français. Ce tableau doit inclure des « directives convenables d'emploi », qui comprennent habituellement les

problems. The objective of grouping information in a manner that is distinct from other information is to help users locate and read critical information about a product and make informed decisions at the point of selection and purchase. Distinguishable information facilitates readability, thereby enhancing safe and effective use of drugs.

- Submission of mock-ups of labels and packages: These amendments require manufacturers to submit scaled mock-ups of the label and package as an accurate representation of what will be available on the market. The Department will now receive and review a mock-up of drug packages and labels, including an accurate representation of colour, scale, content and format, graphics and design. Operationally, this would continue to be an iterative process, through which the Department works with manufacturers throughout the submission review in order to achieve agreement on what the final packages and labels will look like. The Regulations repeal the requirement to submit final labels after the drug is available for sale as this will have been accomplished as part of the review. Any significant changes to the label and package affecting safety following authorization will also require the submission of the label and package mock-up.
- Submission of an assessment that a drug will not be confused with another drug because of similar names: These amendments codify current policy in regulation — i.e. they formalize the requirement for the submission of an assessment done by a manufacturer that a drug would not be confused with another drug. For drug names, manufacturers will be required to submit an assessment that the brand name of their drug would not be likely to be mistaken for the brand, common or proper name of a different authorized drug. The Department provides guidance and tools for how to conduct such an assessment.

Based on stakeholder comments received following republication in the *Canada Gazette*, Part I, three types of changes have been made to the Regulations. First, the standard table format for non-prescription drugs is now required for outer labels only instead of for both inner and outer labels. Second, the transitional period for prescription drugs has been extended from 6 months to 12 months. The three-year transitional period for non-prescription drugs is clarified to apply to all applicable provisions. Third, technical changes have been added to clarify the requirements for mock-ups and brand name assessments for supplemental new drug submissions. A technical change for clarity and accuracy regarding the reference to “radiopharmaceuticals” has been made by including “kits.”

indications d'utilisation, la dose unique et la dose quotidienne recommandées, la voie d'administration, les conditions d'entreposage, les avertissements et les précautions; une liste des ingrédients médicinaux (ou actifs) et non médicinaux (ou inactifs); ainsi que des coordonnées pour permettre aux utilisateurs de signaler un problème ou de poser des questions. Le but recherché en regroupant certains renseignements pour les séparer d'autres éléments d'information est d'aider les utilisateurs à trouver et à lire l'information importante au sujet d'un produit afin de pouvoir prendre des décisions éclairées au moment de la sélection et l'achat. Des renseignements placés bien en vue sont plus faciles à lire et contribuent ainsi à une utilisation plus sûre et plus efficace des médicaments.

- Présentation de maquettes d'étiquettes et d'emballages : Le règlement modifié oblige les fabricants à fournir des maquettes à l'échelle des étiquettes et de l'emballage d'un produit qui sont représentatives de ce qui se retrouvera sur le marché. Dorénavant, Santé Canada recevra et examinera une maquette qui lui donnera des indications exactes de la couleur, de l'échelle, du contenu et de la mise en forme, des éléments graphiques et de la conception des emballages et des étiquettes de médicaments. En pratique, il s'agit toujours d'un processus itératif, au moyen duquel le Ministère travaillera avec les fabricants tout au long du processus d'examen des présentations afin de s'entendre avec eux sur l'apparence finale des emballages et des étiquettes. Le Règlement révoque également l'obligation de fournir les étiquettes définitives après la mise en marché du médicament puisqu'elles auront déjà été examinées au moment d'autoriser le produit. Toute modification importante apportée à l'étiquette et à l'emballage pouvant avoir une incidence sur la sécurité après l'autorisation sera également assujettie à l'exigence concernant la présentation de maquettes d'étiquettes et d'emballages.
- Présentation d'une évaluation portant sur l'impossibilité de confondre un médicament avec un autre en raison de noms semblables : Les modifications réglementaires codifient la politique actuelle, c'est-à-dire qu'elles officialisent l'exigence pour les fabricants de fournir des évaluations de la confusion potentielle entre différents médicaments. En ce qui concerne le nom des médicaments, les fabricants sont tenus de transmettre une évaluation indiquant que, selon toute probabilité, il ne pourrait y avoir de confusion entre la marque nominative de leur médicament et la marque nominative, le nom usuel ou le nom propre d'un médicament homologué différent. Le Ministère fournit les directives et les outils sur la façon d'effectuer une telle évaluation.

Compte tenu des commentaires reçus des intervenants après la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, trois modifications ont été apportées au Règlement. D'abord, le tableau normalisé pour les médicaments en vente libre est maintenant exigé uniquement pour les étiquettes extérieures plutôt que pour les étiquettes intérieures et extérieures. Ensuite, la période de transition pour les médicaments sur ordonnance est passée de six mois à un an. La période de transition de trois ans pour les médicaments en vente libre a été précisée afin de s'appliquer à toutes les dispositions applicables. Enfin, des modifications techniques ont été apportées afin de préciser les exigences relatives aux maquettes et à l'évaluation des marques nominatives pour les suppléments à une présentation de drogue nouvelle. Une modification technique visant à assurer plus de clarté et de précision concernant la référence aux « produits radiopharmaceutiques » a été faite en incluant les « trousseaux ».

Regulatory and non-regulatory options considered

The Department has assessed regulatory and non-regulatory options (detailed below) and has taken into account government initiatives for international regulatory cooperation and for red tape reduction, the small business lens, and the appropriate level of oversight. In summary, the evidence and analysis indicate that Canadians will benefit from the Regulations, which have been designed to offer high levels of protection while streamlining processes for companies, aligning with key trading partners, and supporting timely and transparent approval and change processes.

Option 1: Status quo

The status quo would maintain current regulatory authority for drug labels and packages. This option was rejected for several reasons. Research has shown that medication harm is a significant source of preventable injury and that over-crowded labels, unclear instructions and confusing names are factors that can make drug labels difficult to read, can lead to product confusion and can ultimately contribute to serious patient harm. This option would not have addressed the gaps in the current regulatory framework, which were not adequately mitigated by non-regulatory options such as guidance. Specifically, this option would not have codified the requirement in the regulations for manufacturers to submit assessments of names for potential confusion with other products, or to submit a mock-up of the final label and package with an accurate visual representation of the proposed market label. Further, this option would not have reflected international regulatory alignment and would have continued to lead to inconsistencies across the industry.

Option 2: Voluntary improvement through the updated guidance

Under this option, regulations of labelling and packaging would have continued as is under the previous Regulations (status quo) with a view to implementing new policy objectives and achieving voluntary improvements through updated guidance.

While updated guidance would be the appropriate mechanism to provide direction, establish details and flexibility, important safety requirements would not have been made mandatory and would have continued to lead to inconsistencies across the industry. This option would not have addressed the gaps in the outdated regulatory framework, where previous experiences have demonstrated that voluntary approaches do not achieve the intended outcomes in a timely manner. Further, this option would have provided only a limited opportunity to align internationally and benefit from the regulatory work done in other jurisdictions to advance plain language labelling and better packaging. As a result, this option was rejected.

Option 3: Amending the Food and Drug Regulations — Selected option

This option amends the *Food and Drug Regulations* in order to add requirements that address the highlighted gaps, including a general plain language labelling requirement, a new requirement

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Le Ministère a évalué des options réglementaires et non réglementaires (décrites en détail ci-dessous), et a tenu compte des initiatives gouvernementales relatives à la coopération internationale en matière de réglementation, à la réduction de la paperasse, à la lentille des petites entreprises et au niveau approprié de surveillance. En résumé, les données probantes et les analyses indiquent que les Canadiens profiteront du Règlement, qui a été conçu de manière à offrir la meilleure protection possible tout en simplifiant les processus pour les entreprises, en s'harmonisant avec les principaux partenaires commerciaux et en favorisant des processus d'approbation et de modification opportuns et transparents.

Option 1 : Statu quo

Maintenir le statu quo signifierait ne rien changer aux pouvoirs de réglementation actuels touchant l'étiquetage et l'emballage des médicaments. Cette option a été rejetée pour plusieurs raisons. Selon les recherches, les effets néfastes des médicaments constituent une source importante de torts évitables, et les étiquettes surchargées, les instructions imprécises et les noms prêtant à confusion contribuent à rendre les étiquettes de médicaments difficiles à lire et peuvent entraîner la confusion entre des produits et causer, en fin de compte, de graves préjudices pour les patients. Cette option n'aurait pas remédié aux lacunes du cadre de réglementation actuel, qui n'ont pu être comblées de façon adéquate au moyen d'initiatives non réglementaires comme des lignes directrices. Plus précisément, cette option n'aurait pas permis de codifier dans la réglementation l'exigence obligeant les fabricants à fournir des évaluations de la confusion potentielle entre les noms de différents produits, ou de fournir une maquette de l'étiquette et de l'emballage définitifs qui constitue une représentation visuelle exacte de l'étiquette du produit destiné au marché. En outre, cette option n'aurait pas tenu compte de l'harmonisation de la réglementation à l'échelle internationale et n'aurait pas permis d'éliminer les irrégularités au sein de l'industrie.

Option 2 : Amélioration volontaire par la mise à jour des lignes directrices

Dans le cadre de cette option, l'étiquetage et l'emballage des médicaments demeureraient assujettis au règlement actuel (statu quo), mais on mettrait à jour les lignes directrices dans l'optique d'ajouter de nouveaux objectifs stratégiques et d'inciter l'industrie à apporter les améliorations nécessaires de façon volontaire.

Bien que la mise à jour convienne pour fournir des directives, établir les détails et accorder de la souplesse, les exigences en matière d'innocuité n'auraient pas été obligatoires et auraient continué de donner lieu à des irrégularités au sein de l'industrie. Cette option n'aurait pas permis de remédier aux lacunes du cadre de réglementation, qui n'était plus à jour. Comme on l'a vu par le passé, les approches volontaires ne permettent pas d'obtenir les résultats escomptés en temps opportun. En outre, cette option n'aurait donné qu'une occasion limitée d'harmoniser la réglementation à celle d'autres pays et de profiter du travail accompli ailleurs dans le monde dans le but de promouvoir l'étiquetage en langage clair et de meilleures pratiques d'emballage. Par conséquent, cette option a été rejetée.

Option 3 : Modification du Règlement sur les aliments et drogues — Option choisie

Cette option modifie le *Règlement sur les aliments et drogues* pour y ajouter des exigences qui permettent de combler les lacunes recensées, à savoir : une exigence générale sur l'étiquetage en

for contact information on labels to report problems, a new requirement to standardize format elements of the label for non-prescription drugs, a requirement to submit mock-ups of labels and packages, and new codified submission requirements to support the assessment of names for clarity and potential for confusion. This option was chosen because it represents the most efficient and effective approach for addressing the existing gaps in the previous *Food and Drug Regulations*. The Regulations will be supported by non-regulatory mechanisms, such as guidance, best practices and collaborative approaches with other stakeholders that have a role to play in the development and dissemination of important drug safety information.

Through selecting this option, Health Canada would achieve the desired outcomes for patients, consumers and health care professionals by having the appropriate level of oversight and requirements through regulation. This option was developed in consultation with stakeholders and based on best practices from other regulators. Further, this option is consistent with regulatory reform initiatives to reduce burdens and encourage operational efficiencies.

Benefits and costs

The Regulations consist of five targeted amendments within the current regulatory structure (refer to the “Description” section above for further detail). This cost-benefit analysis focuses on the pre-market submission requirements of the proposal to determine the economic impact on stakeholders relative to the current regulatory environment.

The Department has designed the Regulations to focus on areas where improvements can be made, to align with international best practices, and to provide flexibility for future innovation with as little burden as possible. A one-year and a three-year transition period will enable the industry to properly plan and adjust to the new regulatory requirements within the natural cycle of label revisions. The phased transition period is described in greater detail in the “Implementation, enforcement and service standards” section.

As the key elements of these Regulations are already in place in other countries, and have been a matter of policy and practice in Canada, the industry is familiar with these elements, and many have already been implemented by companies in other jurisdictions.

The total net present value benefit of the Regulations is estimated at approximately \$72.4 million for the 10 years between 2013 and 2022.

The complete cost-benefit analysis is available upon request.

langage clair, de nouvelles exigences relatives à la normalisation de certains éléments des étiquettes de médicaments en vente libre, une nouvelle exigence concernant l’inscription des coordonnées sur les étiquettes pour signaler des problèmes, une exigence sur la présentation de maquettes d’étiquettes et d’emballages et de nouvelles exigences codifiées en matière de présentation afin d’appuyer l’évaluation des noms pour en déterminer la clarté et les risques de confusion. Cette option a été choisie puisqu’il s’agit du moyen le plus efficace pour combler les lacunes de l’ancien règlement. Le Règlement sera renforcé par des mécanismes non réglementaires, notamment des lignes directrices, des pratiques exemplaires et des approches axées sur la collaboration avec d’autres intervenants qui ont un rôle à jouer dans l’élaboration et la diffusion de renseignements importants sur l’innocuité des médicaments.

En choisissant cette option, Santé Canada obtiendra les résultats souhaités pour les patients, les consommateurs et les professionnels de la santé en disposant d’un règlement qui confère les exigences et le niveau de surveillance appropriés. Cette option a été élaborée en collaboration avec les parties concernées en fonction des pratiques exemplaires d’autres organismes de réglementation. En outre, cette option est conforme aux initiatives de réforme de la réglementation visant à réduire le fardeau et à réaliser des gains d’efficacité sur le plan opérationnel.

Avantages et coûts

Le nouveau règlement comporte cinq modifications ciblées à la structure réglementaire actuelle (voir la section « Description » ci-dessus pour les détails). La présente analyse coûts-avantages porte principalement sur les exigences de présentation préalables à la commercialisation de la proposition afin d’en déterminer l’incidence économique pour les parties concernées compte tenu du contexte réglementaire actuel.

Les modifications réglementaires élaborées par Santé Canada mettent l’accent sur les éléments qui peuvent être améliorés, visent l’harmonisation avec les pratiques exemplaires d’autres pays et laissent une marge de manœuvre en vue d’innovations futures, tout en allégeant le fardeau dans la mesure du possible. Une période de transition d’un an et une de trois ans donneront à l’industrie l’occasion de s’organiser et de s’adapter convenablement aux nouvelles exigences réglementaires dans le cadre du cycle normal de révision des étiquettes. La période de transition par étape est décrite plus en détail à la section « Mise en œuvre, application et normes de service ».

Étant donné que les principaux éléments du Règlement existent déjà dans d’autres pays, qu’ils sont visés par des politiques et qu’ils font l’objet de pratiques au Canada, l’industrie comprend ces éléments, et de nombreuses entreprises les ont déjà mis en œuvre à l’étranger.

La valeur totale actualisée nette du Règlement est estimée à environ 72,4 millions de dollars sur 10 ans, de 2013 à 2022.

L’analyse coûts-avantages complète est disponible sur demande.

Cost-benefit statement

Quantified impacts (in dollars)					
		Base Year	Final Year	Total (PV)	Average Annual
Benefits	Canadians and the health care system	\$1.9M	\$1.9M	\$13.3M	\$1.9M
	• Cost savings to the health care system	<u>\$8.9M</u>	<u>\$8.9M</u>	<u>\$62.6M</u>	<u>\$8.9M</u>
	• Economic value of reducing risk of deaths due to medication errors				
	Total benefits	\$10.8M	\$10.8M	\$75.9M	\$10.8M
Cost	Industry — Compliance cost (to adjust over-the-counter label and package design)	<u>\$1.2M</u>	<u>\$0</u>	<u>\$3.5M</u>	\$0.5M
Net benefits		<u><u>\$9.6M</u></u>	<u><u>\$10.8M</u></u>	<u><u>\$72.4M</u></u>	
Qualitative impacts					
<ul style="list-style-type: none"> • Reduction in preventable medication errors that are currently being caused from confusion or mix-ups due to a drug's name, label or package. • Reduction in the number of emergency department visits and number of hospitalizations and the length of stays. • Reduction in cases of morbidity and mortality as a result of drug-related adverse events. • Reduction in the dispensing error rate in community pharmacies. Studies have suggested it could be as high as 22%, of which 3% were potentially harmful. • Possible reduction in number of tort cases relating to medication errors before court. • Improvement of drug names, labels and packages to reduce opportunities for confusion. • Improvement of over-the-counter (OTC) product selection and use. • Improvement of the drug information tool that Canadians rely on when they are most vulnerable — e.g. parents with sick children; seniors with deteriorating eye sight or memory; health care professionals under stressful situations. • More efficient consumer search and compare mechanisms to distinguish among products with similar ingredients, names and uses. 					

Énoncé des coûts et avantages

Impacts quantifiés (en dollars)					
		Année de base	Dernière année	Total (VA)	Moyenne annuelle
Avantages	Canadiens et système de soins de santé	1,9 M\$	1,9 M\$	13,3 M\$	1,9 M\$
	• Économies de coûts pour le système de soins de santé	<u>8,9 M\$</u>	<u>8,9 M\$</u>	<u>62,6 M\$</u>	<u>8,9 M\$</u>
	• Valeur économique de la réduction du risque de décès attribuables aux erreurs de médication				
	Avantages totaux	10,8 M\$	10,8 M\$	75,9 M\$	10,8 M\$
Coûts	Industrie — coûts associés à la conformité (adaptation des étiquettes et de l'emballage des médicaments en vente libre)	<u>1,2 M\$</u>	<u>0 \$</u>	<u>3,5 M\$</u>	0,5 M\$
Avantages nets		<u><u>9,6 M\$</u></u>	<u><u>10,8 M\$</u></u>	<u><u>72,4 M\$</u></u>	
Impacts qualitatifs					
<ul style="list-style-type: none"> • Réduction du nombre d'erreurs de médication évitables actuellement liées à la confusion ou à la prise du mauvais médicament en raison du nom, de l'étiquette ou de l'emballage d'un médicament. • Réduction du nombre de consultations aux services d'urgence, du nombre d'hospitalisations et de la durée des séjours à l'hôpital. • Réduction des cas de morbidité et de mortalité attribuables aux effets indésirables de médicaments. • Réduction du taux de délivrance de mauvais médicaments dans les pharmacies communautaires. Selon certaines études, ce taux pourrait atteindre 22 %, dont 3 % étaient susceptibles d'entraîner des conséquences dangereuses. • Réduction possible du nombre d'affaires délictuelles liées aux erreurs de médication saisies devant un tribunal. • Amélioration du nom, de l'étiquetage et de l'emballage des médicaments afin de réduire les possibilités de confusion. • Amélioration du choix et de l'utilisation des produits en vente libre. • Amélioration de l'outil sur lequel les Canadiens comptent pour obtenir de l'information sur les médicaments en période de grande vulnérabilité — par exemple les parents dont les enfants sont malades; les personnes âgées qui présentent des troubles de la vue ou de la mémoire; les professionnels de la santé dans des situations très stressantes. • Efficacité accrue des mécanismes conçus pour aider les consommateurs à rechercher et à comparer des produits aux ingrédients, aux noms et aux utilisations semblables. 					

Benefits

Reduction in avoidable medication errors

Avoided medication errors and hospital visits benefit both Canadians and the health care system. According to the Canadian Institute of Health Information (CIHI), Canadians made approximately 15.8 million trips to the emergency departments in 2011, with an estimated 1.9 million trips relating to preventable medication

Avantages

Réduction des erreurs de médication évitables

Une diminution du nombre d'erreurs de médication et de consultations à l'hôpital profitera tant à la population canadienne qu'au système de soins de santé. Selon l'Institut canadien d'information sur la santé, les Canadiens ont consulté les services d'urgence 15,8 millions de fois en 2011, et on estime à 1,9 million le nombre

errors. Based on available data, an emergency visit incurs an estimated median wait time of two hours for patients and caregivers and an average cost to the emergency department of \$218 per visit, with an estimated annual cost of \$527 million to the Canadian economy.

Other costs associated with preventable medication errors include, but are not limited to, preventable prolongation of hospital stays or avoidable hospital admissions and the economic cost of morbidity and mortality, where as many as 2 131² annual deaths in Canada are attributable to preventable medication errors. The proposed amendments are expected to help reduce these quantifiable costs.

Costs

As the general plain language labelling requirement will provide clarity and set clear boundaries for the interpretation of various definitions within the context of plain language, this analysis focuses on the proposed pre-market requirements and associated costs.

Contact information on labels to report problems

Industry is already required to provide their name and address on labels and has generally gone beyond the minimum by providing additional contact information such as an email address on its labels voluntarily (and aligning with requirements from the United States). Therefore, no incremental cost to both internal and external stakeholders is expected as a result of the new requirement to have contact information on the label.

Standard table format for non-prescription drug labels

This requirement is strictly related to the format of information on the outer label and does not change label content requirements for non-prescription drug labels. In Canada, there are slightly over 3 000 over-the-counter (OTC) drug products for human use available which are regulated under the *Food and Drug Regulations*. Prior to this amendment, reviewers used a number of tools to conduct label reviews, including the draft guidance document *Labelling of Pharmaceutical Drugs for Human Use*, the *Guidance for Industry: Product Monograph*, the U.S. Food and Drug Administration *Guidance for Industry — Labeling OTC Human Drug Products Using a Column Format*, as well as *Nonprescription Drugs: Labelling Standards*.

In the United States, the FDA has required all OTC drug products to have a standardized “Drug Facts” table since 1999. The United States was the first to introduce the standard drug information panel and its industry was the first to be asked to meet the then new requirements.

The U.S. FDA estimated the one-time compliance cost for its industry to be about \$57.5 million for approximately 100 000 OTC drug products affected at that time. This was comprised of \$19.4 million for label redesign and \$38.1 million for packaging

de ces visites qui étaient attribuables à des erreurs de médication. D’après les données disponibles, les patients et les fournisseurs de soins doivent attendre deux heures avant d’être vus, soit le temps d’attente médian estimé, et chaque consultation coûte en moyenne 218 \$ au service des urgences, ce qui représente des coûts annuels estimatifs de 527 millions de dollars pour l’économie canadienne.

Parmi les autres coûts associés aux erreurs de médication évitables, mentionnons, entre autres, la prolongation évitable des séjours à l’hôpital ou les hospitalisations évitables ainsi que le coût économique de la morbidité et de la mortalité, alors que quelque 2 131² décès sont attribuables chaque année à des erreurs de médication évitables au Canada. Les modifications proposées devraient contribuer à réduire ces coûts quantifiables.

Coûts

Comme l’exigence générale sur l’étiquetage en langage clair permettra de fixer des limites claires et d’assurer une interprétation claire des diverses définitions sur la question, la présente analyse est axée sur les exigences proposées préalables à la commercialisation et les coûts qui y sont associés.

Coordonnées sur les étiquettes pour signaler les problèmes

L’industrie est déjà tenue d’indiquer sur l’étiquette des produits le nom et l’adresse du fabricant et, en règle générale et de façon volontaire, elle y inscrit également des coordonnées additionnelles, comme une adresse courriel (en plus de respecter les exigences américaines). Par conséquent, aucun coût différentiel n’est prévu tant pour les intervenants à l’interne que pour ceux à l’externe en raison de la nouvelle exigence relative à l’inscription des coordonnées sur l’étiquette.

Tableau normalisé sur l’étiquette des médicaments en vente libre

Cette exigence porte uniquement sur la présentation de l’information sur l’étiquette extérieure et ne modifie pas les exigences quant au contenu des étiquettes pour les médicaments en vente libre. Un peu plus de 3 000 médicaments en vente libre à usage humain se trouvent sur le marché canadien et sont visés par le *Règlement sur les aliments et drogues*. Avant cette modification, les examinateurs se servaient de différents outils pour examiner les étiquettes, notamment de l’ébauche de la ligne directrice intitulée *L’étiquetage des médicaments à usage humain*, de la *Ligne directrice à l’intention de l’industrie : monographies de produit*, du document intitulé *Guidance for Industry — Labeling OTC Human Drug Products Using a Column Format* de la Food and Drug Administration des États-Unis, ainsi que du document intitulé *Médicaments en vente libre : Normes d’étiquetage*.

Depuis 1999 aux États-Unis, la Federal Drug Administration (FDA) exige que tous les médicaments en vente libre possèdent un tableau de type « Drug Facts ». Les États-Unis ont été le premier pays à exiger qu’une partie quelconque de l’étiquette des médicaments soit réservée aux renseignements sur les médicaments, et son industrie a été la première à devoir se plier aux nouvelles exigences.

La FDA des États-Unis a estimé qu’à l’époque, l’industrie a dû déboursier 57,5 millions de dollars pour assurer la conformité d’environ 100 000 médicaments en vente libre aux nouvelles exigences, soit 19,4 millions de dollars pour refaire les étiquettes et

² The estimation is based on the estimated number of deaths attributed to medical errors multiplied by percentage considered preventable multiplied by percentage relating to medication errors (Baker and Norton).

² Cette estimation se fonde sur le nombre estimatif de décès attribuables à des erreurs de médication multiplié par le pourcentage de ces erreurs qui sont considérées évitables multiplié par le pourcentage de décès attribuables à des erreurs de médication (Baker et Norton).

change. In 2012 dollars, the original amount of \$19.4 million (1999) would be equivalent to approximately \$47 million once the discount rate of 7% is applied.

Health Canada rarely receives submissions for new non-prescription drugs. For the switch from prescription to non-prescription status, the average is one submission per year. Nevertheless, nearly one-third of label submissions for non-prescription drugs received by Health Canada already include a standard drug information panel. With the new requirements, the Department would be aligning with requirements and processes in place internationally.

Given the historical precedence of the “Drug Facts” table in the United States and the global nature of the business, the incremental cost for this proposal on a per-product basis should be much less in magnitude since the industry has already transitioned to a standard format in the United States, and almost one-third of Canadian submissions already include a standard table panel.

Because the Regulations do not require any new information requirements for the standard drug panel, nor are they overly prescriptive regarding the format, the Department does not expect any changes in label or package size as a result.

Based on the U.S. economic assessment model,³ the one-time compliance cost to the industry is estimated to be about \$3.5 million over a three-year transition period. The total net present value benefit of the proposed amendments would be approximately \$72.4 million for 10 years, between 2013 and 2022.

Submission of label and package mock-ups before versus after regulatory approvals

At present, the Department receives written text or drafts of the label at the time of submission, and the mock-ups of the final version (also known as “trade dress”) following regulatory approvals. From an incremental cost perspective, the Regulations will not theoretically require additional work on the part of the sponsor. Rather, they will change the timing, and possibly reduce some of the procedural steps during review — i.e. the review of the mock-ups would occur prior to the relevant submission approval rather than afterward. Thus, these changes will eliminate the need for the submission of draft text and another (duplicative) submission of final versions after marketing. The requirement aligns Canada with the practice of other regulators, such as the European Medicines Agency (EMA).

LASA name assessments

To estimate the burden related to LASA name assessments, it is important to note that the Canadian Look-alike Sound-alike policy has been in effect since 2006 when the Department first published the guidance for industry on *Drug Name Review: Look-alike Sound-alike (LA/SA) Health Product Names*. Thus, the Regulations in this case merely codify the process in regulation to ensure uniformity.

³ There were a number of cost-benefit analyses carried out by the U.S. FDA that were published in the *Federal Register*. For the purpose of this exercise, it was based on the information published in the *Federal Register*, Vol. 64, No. 51, March 17, 1999, under “Rules and Regulations.” The present value and the difference in number of the products available on the market and other factors were taken into consideration. See the cost-benefit analysis for more details.

38,1 millions de dollars pour adapter les emballages. En 2012, le montant initial de 19,4 millions de dollars (1999) représenterait environ 47 millions de dollars en tenant compte du taux d’actualisation de 7 %.

Santé Canada reçoit rarement des présentations de nouveaux médicaments en vente libre. Pour ce qui est du passage de médicament sur ordonnance à médicament en vente libre, il reçoit en moyenne une présentation par année. Néanmoins, près du tiers des étiquettes de médicaments en vente libre envoyées à Santé Canada comprennent déjà un tableau normalisé de renseignements sur le médicament. Les nouvelles exigences permettront au Ministère d’harmoniser ses pratiques avec les exigences et les processus en place dans d’autres pays.

Puisque le tableau « Drug Facts » est déjà obligatoire aux États-Unis, et compte tenu du caractère mondial des activités commerciales dans ce domaine, le coût différentiel par produit lié à cette proposition devrait être beaucoup moins élevé puisque l’industrie utilise déjà un modèle normalisé aux États-Unis et que près du tiers des présentations canadiennes comprennent déjà un tableau normalisé.

Comme le Règlement ne prévoit l’ajout d’aucune exigence supplémentaire concernant les renseignements qui devront figurer dans un espace réservé sur l’étiquette des médicaments ni d’exigences trop normatives relativement à la forme, le Ministère ne s’attend pas à ce qu’elle entraîne une modification de la taille de l’étiquette ni de l’emballage.

Selon le modèle d’évaluation économique des États-Unis³, le coût ponctuel lié à la conformité de l’industrie est estimé à environ 3,5 millions de dollars sur une période de transition de trois ans. La valeur totale actualisée nette des modifications proposées s’élèverait à environ 72,4 millions de dollars sur 10 ans, de 2013 à 2022.

Présentation de maquettes d’étiquettes et d’emballages avant plutôt qu’après les approbations réglementaires

À l’heure actuelle, le Ministère reçoit l’ébauche du texte de l’étiquette et de l’emballage pendant le processus de présentation. Quant aux maquettes, il les reçoit après avoir accordé les approbations réglementaires. Du point de vue des coûts différentiels, le Règlement ne devrait pas nécessiter plus de travail de la part du promoteur. C’est plutôt le moment où les maquettes sont présentées aux fins d’examen qui changera (c’est-à-dire que l’examen se fera avant l’approbation de la présentation pertinente plutôt qu’après), ce qui devrait réduire le nombre d’étapes. Il ne sera alors plus nécessaire d’envoyer l’ébauche du texte au moment de soumettre la présentation. Cette façon de faire permet d’harmoniser les pratiques du Canada à celles adoptées ailleurs dans le monde, notamment par l’Agence européenne des médicaments (EMA).

Évaluation des noms à présentation et à consonance semblables

Pour estimer le fardeau lié aux évaluations de noms de produits à présentation et à consonance semblables, il faut souligner qu’il existe au Canada une politique sur les produits à présentation et à consonance semblables depuis 2006, année où Santé Canada a publié pour la première fois la ligne directrice intitulée *Examen de noms de médicaments : Noms des produits de santé à présentation et à consonance semblables (PSPCS)*. Par conséquent, dans ce

³ Un certain nombre des analyses coûts-avantages réalisées par la FDA des États-Unis ont été publiées dans le *Federal Register*. Aux fins du présent exercice, les données sont tirées des renseignements publiés dans le *Federal Register*, vol. 64, n° 51, le 17 mars 1999, sous la rubrique « Rules and Regulations ». La valeur actualisée, le nombre différent de produits disponibles sur le marché et d’autres facteurs ont été pris en compte. Pour plus de détails, consulter l’analyse coûts-avantages.

Lessons learned over the past seven years of LASA experiences have recently been used to revise the guidance, and industry has been anticipating these updates following consultations that took place February to April 2013.

“One-for-One” Rule

Due to the nature of the Regulations, incremental cost, if any, would be attributed to compliance. Given the “One-for-One” Rule only considers administrative burden, it does not apply to these Regulations.

Small business lens

The small business lens applies to regulatory proposals that impact small business and that have nation wide cost impacts of over \$1 million annually. The Treasury Board Secretariat defines small business as any business, including its affiliates, that has fewer than 100 employees or between \$30,000 and \$5 million in annual gross revenues. This definition is based on commonly used definitions for what is considered a “small” business in Canada.

In this case, only market authorization holders (MAHs) of human prescription and non-prescription (OTC) drugs are affected by the Regulations. Due to their revenue generation and capital-intensive characteristics, few if any of the MAHs would meet the small business definition.

Consultation

The proposed Regulations, which were published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 22, 2013, build on the feedback received in the technical discussions on regulatory modernization (2011) and plain language labelling (2012) consultations, as well as incorporated best practices from discussions with international counterparts. Following publication in *Canada Gazette*, Part I, Health Canada received comments from 34 stakeholders submitted during the 75-day comment period. Thirty-three stakeholders expressed support for the plain language labelling policy objectives but provided comments on the proposal. One stakeholder did not support the plain language policy objectives. These comments and responses are summarized below.

General plain language requirement

Readability

Three industry stakeholders and a patient group requested that a definition for “plain language” be included in the Regulations. One health care professional and an academic stakeholder also suggested that “plain language” standards for readability (e.g. standard font size and level of language) should be included in the Regulations.

In response, Health Canada has set out the elements in provision A.01.017 for plain language labelling. In addition, the guidance documents will provide the requested level of detail, including definitions and examples of readability, needed to meet plain language requirements.

cas-ci, le Règlement ne fait que codifier le processus dans la réglementation afin d’assurer l’uniformité.

Les leçons apprises au cours des sept dernières années dans ce domaine ont récemment servi à réviser la ligne directrice, et l’industrie attend ces mises à jour depuis les consultations qui ont eu lieu de février à avril 2013.

Règle du « un pour un »

Compte tenu de la nature du Règlement, le coût différentiel, s’il y en a un, serait attribuable à la conformité. Étant donné que la règle du « un pour un » ne tient compte que du fardeau administratif, elle ne s’applique pas au Règlement.

Lentille des petites entreprises

L’examen de la lentille des petites entreprises s’applique aux projets de règlement qui ont une incidence sur les petites entreprises et une incidence financière dans l’ensemble du pays de plus d’un million de dollars par année. Le Secrétariat du Conseil du Trésor définit une petite entreprise comme étant toute entreprise, y compris ses sociétés affiliées, comptant moins de 100 employés ou générant des recettes annuelles brutes de 30 000 \$ à 5 millions de dollars. Cette définition se fonde sur les définitions courantes de ce qui est considéré comme une « petite » entreprise au Canada.

Dans ce cas-ci, seuls les titulaires d’autorisations de mise en marché de médicaments d’ordonnance et en vente libre à usage humain sont visés par les modifications réglementaires. Compte tenu des revenus qu’ils génèrent et de leur forte intensité capitalistique, très peu de ces titulaires d’autorisations, sinon aucun, répondraient à la définition de petite entreprise.

Consultation

Le projet de règlement, publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 22 juin 2013, s’appuie sur les commentaires reçus lors des discussions techniques sur la modernisation de la réglementation (2011) et des consultations sur l’étiquetage en langage clair (2012), et tient compte des pratiques exemplaires mentionnées dans le cadre des discussions avec nos homologues étrangers. Dans le cadre de la période de commentaires de 75 jours qui a suivi la publication de la proposition dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, 34 intervenants ont fait part de leurs commentaires à Santé Canada. De ce nombre, 33 ont exprimé leur appui à l’égard des objectifs stratégiques de l’initiative relative à l’étiquetage en langage clair, mais ont formulé des commentaires sur la proposition. Un intervenant s’est dit contre ces objectifs. Voici un résumé des commentaires formulés et des réponses données.

Exigence générale sur l’étiquetage en langage clair

Intelligibilité

Trois intervenants de l’industrie et un groupe de patients ont demandé que l’expression « langage clair » soit définie dans le Règlement. Un professionnel de la santé et un intervenant du milieu universitaire ont aussi suggéré d’établir des normes de lisibilité sur la question (par exemple en ce qui concerne la taille de la police et le niveau de langue).

En réponse à ces demandes, Santé Canada a défini les éléments de l’étiquetage en langage clair à l’article A.01.017 du Règlement. Les lignes directrices fourniront les détails supplémentaires requis pour assurer le respect des exigences sur le sujet, y compris des définitions pertinentes et des exemples d’étiquettes faciles à lire.

Legibility and dispensing procedures

One stakeholder suggested that Health Canada's approach to regulating plain language labelling is too narrowly focused on one discrete aspect of medication errors and does not address other well-documented causes (e.g. legible handwriting, or poor dispensing procedures). This stakeholder made several suggestions to amend the Regulations in order to address these causes.

Health Canada agrees with the comment and the prevention of medication errors is a system-wide issue; however, issues such as handwriting and poor dispensing procedures are outside Health Canada's purview and fall under provincial jurisdiction.

Application/non-application

Various comments were received regarding the application and non-application of the Regulations to different products. Two stakeholders commented that non-prescription drugs and "cosmetic like" drugs should be excluded from the Regulations. Other stakeholders requested clarification of the relevance of including labelling and packaging requirements for prescription drugs as they are not always provided at time of dispensation in pharmacies to consumers. One stakeholder commented that natural health products should be included within the scope of the Regulations.

Following consideration of these comments, Health Canada determined that the Regulations should apply to prescription and non-prescription drugs to fulfill the policy objective of the Plain Language Labelling initiative as currently drafted. The Regulations address the issues related to preventable medication errors and plain language labelling and packaging for all end users (including consumers, health care professionals and patients). These issues were identified through research and information obtained through consultations.

Contact information on labels to report problems

Physical space on the package

Four industry stakeholders indicated that the lack of physical space on the package and label is a well-recognized issue. Bilingual requirements amplify this issue for Canadian drug manufacturers.

Health Canada is aware of the impact of all mandatory labelling requirements on available package and label space. It is essential that Canadian consumers and health care professionals are provided with a means to report injury or suspected injury to the drug manufacturer in both official languages. Health Canada will continue to assess best practices to provide guidance on this requirement regarding how to best present this information on the label respecting space.

Contact information expectations

Industry stakeholders requested clarity regarding the type and amount of contact information that is required (i.e. phone number, mailing address) and whether this information needs to be duplicated on every label. Stakeholders suggested that contact information should appear only on package inserts and only when patients receive Health Canada approved label information. Several stakeholders requested that clarity be provided regarding the type of

Lisibilité et procédure de délivrance

De l'avis d'un intervenant, l'approche adoptée par Santé Canada à l'égard de la réglementation de l'étiquetage en langage clair est trop restreinte et cible un seul aspect des erreurs de médication, sans tenir compte d'autres causes bien documentées (écriture lisible ou procédure de délivrance inappropriée, par exemple). L'intervenant a suggéré plusieurs modifications réglementaires possibles pour corriger la situation.

Santé Canada approuve le commentaire et convient que la question des erreurs de médication en est une qui touche l'ensemble du système. Cependant, les problèmes tels que la lisibilité de l'écriture et la procédure de délivrance ne relèvent pas de Santé Canada, mais des gouvernements provinciaux.

Application/non-application

Divers commentaires ont été formulés concernant la pertinence d'appliquer ou non le Règlement à certains produits. Selon deux intervenants, les médicaments en vente libre et les cosméceutiques ne devraient pas être visés par le Règlement. D'autres ont demandé des explications quant à l'utilité d'inclure des exigences en matière d'étiquetage et d'emballage pour les médicaments sur ordonnance, puisque les pharmaciens ne remettent pas toujours l'emballage d'origine aux consommateurs. De l'avis d'un autre intervenant, le Règlement devrait s'appliquer aux produits de santé naturels.

Après avoir pris connaissance des commentaires formulés, Santé Canada a déterminé que le Règlement devrait s'appliquer tant aux médicaments sur ordonnance qu'aux médicaments en vente libre afin de respecter les objectifs stratégiques de l'initiative d'étiquetage en langage clair, dans sa version actuelle. Le Règlement tient compte des questions liées aux erreurs de médication évitables et aux exigences en matière d'emballage et d'étiquetage en langage clair pour tous les utilisateurs finaux (y compris les consommateurs, les professionnels de la santé et les patients). Ces questions ont été cernées au moyen de travaux de recherche et de l'information obtenue dans le cadre des consultations.

Coordonnées sur les étiquettes pour signaler les problèmes

Espace physique sur l'emballage

Quatre intervenants de l'industrie ont indiqué que le manque d'espace physique sur l'emballage et l'étiquette est un problème bien connu. Les exigences en matière de bilinguisme amplifient ce problème pour les fabricants canadiens de médicaments.

Santé Canada connaît l'incidence de toutes les exigences en matière d'étiquetage sur l'espace d'emballage et d'étiquetage disponible. Il est essentiel de fournir aux consommateurs et aux professionnels de la santé une manière de signaler dans les deux langues officielles les préjudices, réels ou présumés, aux fabricants de médicaments. Santé Canada continuera d'évaluer les pratiques exemplaires en vue de fournir des conseils sur la meilleure manière de présenter ces renseignements sur l'étiquette en tenant compte de l'espace.

Attentes en matière de coordonnées

Les intervenants de l'industrie ont demandé des éclaircissements sur le type de coordonnées exigées (par exemple numéro de téléphone, adresse postale); ils ont aussi demandé si ces renseignements doivent être affichés sur chaque étiquette. Les intervenants sont d'avis que les coordonnées devraient être fournies uniquement sur un dépliant d'accompagnement et uniquement quand les patients reçoivent de l'information sur l'étiquette approuvée par

wording needed to achieve the requirement of “a statement to the effect that any injury to a person’s health that is suspected of being associated with the use of the drug may be reported to the contact person.”

In response, Health Canada maintains that the intent of the Regulations is to allow companies to determine the best means to direct end users to contact the drug manufacturers to report problems or suspected problems. Health Canada will still require the address of the manufacturer to be on the label as per C.01.004(1)(c). Health Canada believes that all labels must carry the contact information to ensure that consumers have access to the information even when packaging has been disposed of. Guidance documents will provide further examples that can be used to achieve this objective.

Health Canada contact information

Two industry, one health professional association, two from academia, and two patient and consumer group stakeholders stated that consumers should have Health Canada contact information to be able to report adverse drug reactions directly.

Health Canada encourages individuals to report adverse drug reactions using the MedEffect™ Canada program. At the same time, it is important that the company responsible for the drug receives all relevant safety information in a timely manner so that they can pool the information and take corrective action, if needed. Under existing regulatory obligations, a manufacturer is required to report to Health Canada in a specified time and manner relevant safety information.

Standard table format for non-prescription drug labels

Inner and outer label requirements for facts table

Because of lack of space and bilingual requirements, six industry stakeholders requested that the facts table be aligned with the United States “Drug Facts” table and not apply to both the inner and outer labels. One patient/consumer group supported that the facts table be present on all labels. A few industry stakeholders requested consideration for small containers and specifically requested an exemption if a container does not have an outer label.

Health Canada has considered these comments and, similar to the United States, will require the standard table format to be placed on the outer label only. The outer label is primarily used by consumers in making informed decisions at point of selection and purchase. The current exemption for small packages will continue to apply to both prescription and non-prescription drugs.

Adequate directions for use

Other stakeholders representing health care professionals and academia requested clarity, rationale and inclusion in Regulations regarding “adequate directions for use.” The rationale for inclusion on the inner and outer labels was also requested. Academic stakeholders requested that clear directions be included in the facts table when consumers need to seek medical attention in the event of serious reactions or overdose symptoms. One stakeholder suggested that the bilingual requirement should only allow for two separate unilingual tables.

Santé Canada. Plusieurs intervenants ont demandé des clarifications quant au type de libellé requis pour respecter l’exigence d’inscrire « la mention que tout préjudice à l’égard de la santé d’une personne soupçonné d’être lié à l’utilisation de la drogue peut être portée à l’attention de cette personne-ressource ».

Dans sa réponse, Santé Canada maintient que l’intention du Règlement est de permettre aux compagnies de déterminer la meilleure manière pour le consommateur de communiquer avec le fabricant pour signaler des problèmes réels ou présumés. Santé Canada exigera toujours que l’adresse du fabricant soit sur l’étiquette, conformément à l’alinéa C.01.004(1)(c). Santé Canada est d’avis que les coordonnées doivent être affichées sur toutes les étiquettes afin que les consommateurs y aient accès même quand l’emballage a été jeté. Des lignes directrices fourniront d’autres exemples qui serviront à atteindre cet objectif.

Coordonnées de Santé Canada

Deux intervenants de l’industrie, une association de professionnels de la santé, deux universitaires et deux intervenants représentant des groupes de patients et de consommateurs ont indiqué que les consommateurs devraient avoir les coordonnées de Santé Canada pour signaler directement les effets indésirables d’un médicament.

Santé Canada invite les particuliers à signaler les effets indésirables des médicaments à l’aide du programme MedEffet^{MD} Canada. Par contre, il est important que l’entreprise responsable du médicament reçoive rapidement tous les renseignements pertinents liés à l’innocuité afin qu’elle puisse regrouper ces renseignements et prendre des mesures correctives, au besoin. Selon les obligations existantes en matière de réglementation, les fabricants doivent respecter un calendrier et un format pour transmettre à Santé Canada les renseignements pertinents sur l’innocuité.

Tableau normalisé sur l’étiquette des médicaments en vente libre

Exigences concernant les étiquettes intérieure et extérieure quant au tableau sur les faits

En raison du manque d’espace et de l’exigence liée au bilinguisme, six intervenants de l’industrie ont demandé que le tableau des faits soit harmonisé au tableau « Drug Facts » des États-Unis et qu’il ne soit pas exigé sur les étiquettes intérieure et extérieure. Un groupe représentant les patients et les consommateurs est d’accord pour que le tableau soit sur toutes les étiquettes. Quelques intervenants de l’industrie ont demandé que l’on tienne compte des contenants de petite taille; ils ont en particulier demandé qu’une exemption soit accordée dans le cas des contenants qui n’ont pas d’étiquette extérieure.

Santé Canada a tenu compte de ces commentaires et, comme aux États-Unis, le tableau normalisé devra être placé uniquement sur l’étiquette extérieure. Les consommateurs utilisent principalement l’étiquette extérieure pour prendre une décision éclairée au moment du choix et de l’achat. L’exemption actuelle touchant les contenants de petite taille continuera de s’appliquer pour les médicaments d’ordonnance et les médicaments en vente libre.

Mode d’emploi approprié

D’autres intervenants représentant des professionnels de la santé et des universitaires ont demandé des éclaircissements, la justification et l’inclusion dans le Règlement du « mode d’emploi approprié ». Ils ont aussi demandé que leur soit fournie la justification de l’inclusion du mode d’emploi sur les étiquettes intérieure et extérieure. Les intervenants du milieu universitaire ont demandé que le tableau des faits contienne des directives claires quand les consommateurs doivent obtenir des soins médicaux en raison d’un effet indésirable grave ou de symptômes de surdose. Un intervenant a

Health Canada has provided clarity and details regarding “adequate direction of use” and the use of statements “when to stop the drug and seek medical attention” in its guidance documents. Regarding bilingual requirements, the non-prescriptive approach in the Regulations allows for various options to be chosen provided they meet the plain language principles, such as readability. Consequently, no additional changes were made to the Regulations.

Application of the standard table format

Stakeholders representing industry requested an exemption from the requirement for the facts table for “cosmetic like” drugs because they consider these to be “low risk.” Health care professionals and a patient and consumer group provided comments to include the facts table requirement for insulin and prescription drugs on the basis that the restriction to non-prescription drugs to address safety problems associated with these groups of drugs.

Prescription drugs, drugs sold without a prescription but supervised by a practitioner (e.g. insulin) and drugs for use as a disinfectant on hard non-porous surfaces are excluded from the standard table format requirement. To address stakeholder comments, the Regulations target specific issues related to plain language labelling and packaging for non-prescription drugs, as these products are available directly to the consumer without a health care professional intermediary. Health care professional intermediaries typically provide information and monitor for safe use for prescription drugs and drugs like insulin.

Cost-benefit analysis

Three industry stakeholders commented that the costs associated with the facts table should be based on the number of products sold (Stock Keeping Unit [SKU]) rather than the number of Drug Identification Numbers (DINs) available.

Health Canada’s analysis of industry practices shows that different packaging of drugs with the same DIN varies primarily by size. Consequently, Health Canada concludes that the number of DINs, rather than SKUs, better captures the cost associated with the standard table format.

Submission of mock-ups of labels and packages

Definitions of mock-up, label and package insert

Four industry stakeholders requested additional clarity regarding the definitions of label, package insert, mock-up and the product monograph. One stakeholder suggested that the term “package insert” should be removed from the Regulations. Another stakeholder requested that the term “significant change” be defined.

The definition of “label” in the *Food and Drugs Act* applies to these Regulations. The definition for package insert is already defined in guidance documents, and the description of mock-ups will also be provided in guidance documents. In recognition of stakeholder feedback, Health Canada will continue to provide direction regarding significant changes in guidance. For greater

suggéré que l’exigence liée au bilinguisme devrait uniquement autoriser la présence de deux tableaux unilingues distincts.

Santé Canada a fourni des éclaircissements et des détails au sujet du « mode d’emploi approprié » et de l’utilisation de l’énoncé « quand cesser de prendre le médicament et consulter un médecin » dans ses lignes directrices. Quant aux exigences liées au bilinguisme, l’approche non obligatoire prise dans le Règlement permet de choisir diverses options, à condition qu’elles respectent les principes de langage clair, notamment la lisibilité. Par conséquent, aucune modification n’a été apportée au Règlement à ce sujet.

Application du tableau normalisé

Des intervenants représentant l’industrie ont demandé une exemption pour les cosmétiques, car ces produits représentent un faible risque. Des professionnels de la santé et un groupe de patients et de consommateurs ont demandé que le tableau normalisé soit inclus pour l’insuline et les médicaments sur ordonnance, car les restrictions pour les médicaments en vente libre n’abordent pas les problèmes d’innocuité associés à ce groupe de médicaments.

Les médicaments d’ordonnance, les médicaments en vente libre mais sous la supervision d’un professionnel de la santé (par exemple l’insuline) et les médicaments utilisés comme désinfectant sur les surfaces dures et non poreuses sont exemptés de cette exigence. Pour répondre aux commentaires des intervenants, le Règlement vise uniquement les problèmes liés au langage clair sur l’étiquette et l’emballage des médicaments en vente libre, car le consommateur a un accès direct à ces produits sans professionnel de la santé comme intermédiaire. Ces derniers fournissent habituellement des renseignements sur les médicaments d’ordonnance et les médicaments comme l’insuline et s’assurent de leur utilisation sécuritaire.

Analyse coûts-avantages

Trois intervenants de l’industrie ont indiqué que les coûts liés au tableau normalisé devraient être fondés sur le nombre de produits vendus (unité de gestion de stock [UGS]) et non sur le nombre de numéros d’identification du médicament (DIN) disponibles.

Selon l’analyse des pratiques de l’industrie faite par Santé Canada, la taille est la principale différence entre des emballages de médicaments portant le même DIN. Santé Canada a donc conclu que le nombre de DIN, plutôt que le nombre d’UGS, illustre mieux les coûts associés au tableau normalisé.

Présentation de maquettes d’étiquettes et d’emballages

Définitions de maquette, d’étiquette et de dépliant d’accompagnement

Quatre intervenants de l’industrie ont demandé des précisions concernant les définitions d’étiquette, de dépliant d’accompagnement, de maquette et de monographie. Un intervenant a suggéré que le terme « dépliant d’accompagnement » soit supprimé du Règlement. Un autre intervenant a demandé que soit défini le terme « changement important ».

La définition de « étiquette » comme on la trouve dans la *Loi sur les aliments et drogues* s’applique à ce règlement. La définition de dépliant d’accompagnement est déjà précisée dans les lignes directrices, et la description des maquettes sera aussi fournie dans ces documents. Tenant compte des commentaires des intervenants, Santé Canada continuera de fournir le niveau de détail requis quant

clarity, the Regulations will identify when mock-ups of labels and packages are required.

Application

Two industry stakeholders commented that the mock-up requirement should not be applied to drugs that go directly to health care professionals. Another industry stakeholder requested an exemption for mock-ups be provided for non-prescription drugs or, alternatively, be provided only on request.

Health Canada does not agree with limiting the application of this regulatory requirement to certain products. In the past, packages and labels present on professional use drugs have led to injuries (e.g. look-alike labels or packages not designed for proper use) which could have been prevented through the review of the mock-ups. The exemption or alternative “on request only” of mock-ups for non-prescription drugs is not supported by scientific literature regarding preventable medication harms due to lack of clarity and readability. Consequently, no changes were made to the Regulations.

Three industry stakeholders requested clarification on whether all labels are required for review, specifically the package insert, or whether one representative label mock-up would be sufficient. One industry stakeholder felt that design components and format of labels, such as colour, size, and graphics, should not be reviewed as part of plain language labelling.

Health Canada considers design components and format to be important elements of the label which may impact plain language labelling requirements, such as readability.

Application for supplemental new drug submissions

Several stakeholders sought clarification regarding the requirements of label and package mock-up and brand name assessment for supplemental new drug submissions (SNDS).

Following the written comments, and further discussions with the interested stakeholders, it was determined that the proposed language was confusing. As a consequence, this section was redrafted to provide clarity with respect to the requirements for SNDS.

Review process

Many industry stakeholders expressed concern about the operational review process and requested clarity around the process and timelines. Three industry stakeholders commented that clarity needed to be provided regarding the approach for “private label” non-prescription drugs. It was suggested that there be an exemption or simplified regulatory approach for these products.

Operationally, Health Canada will continue to strive to meet its performance targets for review as required under the Cost Recovery Initiative. The current iterative label review process will continue whereby Health Canada works with manufacturers through the submission review to achieve agreement on what the final packages and labels will look like. In addition, Health Canada will

aux changements importants dans les lignes directrices. Par souci de clarté, le moment auquel les maquettes de l'étiquette et de l'emballage devront être présentées sera précisé dans le Règlement.

Application

Deux intervenants de l'industrie ont indiqué qu'il ne devrait pas être obligatoire de fournir une maquette pour les médicaments que reçoivent directement les professionnels de la santé. Un autre intervenant de l'industrie a demandé qu'une exemption soit accordée pour les maquettes de médicaments en vente libre ou qu'elle ne soit exigée que sur demande.

Santé Canada n'approuve pas le fait de restreindre l'application de cette exigence réglementaire seulement à certains produits. Par le passé, l'emballage et l'étiquette de produits destinés aux professionnels de la santé ont entraîné des préjudices (par exemple étiquettes ou emballages à présentation semblable dont la conception menait à une mauvaise utilisation) qui auraient pu être évités par un examen des maquettes. Aucun document scientifique n'appuie l'exemption ou la solution qui consiste à fournir uniquement sur demande la maquette de l'étiquette des médicaments en vente libre pour réduire les préjudices causés par des médicaments en raison d'un manque de clarté ou de lisibilité. Par conséquent, aucun changement n'a été apporté au Règlement.

Trois intervenants de l'industrie ont demandé si toutes les étiquettes doivent faire l'objet d'un examen, en particulier le dépliant d'accompagnement, ou s'il serait suffisant de soumettre une maquette représentative de l'étiquette. Un représentant de l'industrie pense que les éléments graphiques et la mise en page de l'étiquette, comme la couleur, la taille et les images, ne devraient pas faire l'objet d'un examen sur le langage clair de l'étiquetage.

Santé Canada considère que les composantes graphiques et la mise en page sont d'importants éléments de l'étiquette qui peuvent avoir une incidence sur les exigences en matière d'étiquetage clair, notamment la lisibilité.

Application pour un supplément à une présentation de drogue nouvelle

Plusieurs intervenants ont demandé des éclaircissements concernant les exigences touchant les maquettes d'étiquette et d'emballage et l'évaluation de la marque de commerce pour un supplément à une présentation de drogue nouvelle (SPDN).

À la suite de commentaires reçus par écrit et de discussions avec les intervenants concernés, il a été déterminé que le libellé portait à confusion. Cette section a donc été réécrite afin d'assurer la clarté en ce qui concerne les exigences en matière de SPDN.

Processus d'examen

De nombreux intervenants de l'industrie expriment des préoccupations au sujet du processus d'examen opérationnel et demandent des précisions sur le processus et l'échéancier. Trois intervenants de l'industrie indiquent que la stratégie pour les médicaments en vente libre de marque privée doit être clarifiée. On propose une exemption ou une stratégie simplifiée en matière de réglementation pour ces produits.

Sur le plan opérationnel, Santé Canada poursuivra ses efforts d'atteinte des objectifs de rendement, conformément à l'Initiative de recouvrement des coûts. Le processus itératif actuel d'examen des étiquettes se poursuivra, processus dans le cadre duquel Santé Canada travaillera avec les fabricants à l'examen des présentations pour s'entendre sur l'aspect final des étiquettes et des

continue to provide direction with respect to non-prescription drugs through guidance documents.

Submission of an assessment that a drug would not be confused with another drug because of similar names

Two industry stakeholders representing non-prescription drugs were opposed to brand name assessments for similarity with other authorized drugs in the Regulations. Several industry stakeholders requested clarity on the application and non-application of this requirement, including submission type and exemption for non-prescription drugs and their line extensions. It was also suggested that this requirement be aligned internationally and be “on request only” for non-prescription drugs.

Health Canada does not agree with excluding non-prescription drugs from this requirement in the Regulations, as it addresses a significant gap regarding prevention of medication errors based on confusion regarding drug names. However, Health Canada will continue to provide direction through guidance documents on this requirement and with respect to non-prescription drugs.

In response to the stakeholder comments regarding clarity on submission types, guidance will further clarify that brand name assessment is required for the following: new drug submissions and supplements; abbreviated new drug submissions and supplements; DIN application types wherein a brand name is being proposed or a change to an existing brand name is being proposed.

Coming into force

Two industry stakeholders requested clarity for the transitional provisions, asking specifically if they were applicable to new drug submissions and their supplements and existing approved products. Five industry stakeholders suggested various coming into force periods for both prescription and non-prescription drugs.

Health Canada considered the various suggested transitional periods and subsequently extended the coming into force from six months to twelve months for prescription drugs. The transitional requirements apply to the following submission types under Division 8: new drug submissions; abbreviated new drug submissions; extraordinary use new drug submissions; as well as abbreviated extraordinary use new drug submissions and their respective supplements. The transitional provisions apply to Division 1 drugs and their respective submission types. However, these Regulations will not be applied retroactively to drugs already approved. Enforcement will be based on audits and other compliance and enforcement activities currently utilized by Health Canada.

The coming into force for provisions applicable to non-prescription drugs will remain at three years and are clarified in the Regulations. Based on international experience, Health Canada considers that three years is sufficient time to implement these Regulations, which is consistent with transition periods granted by other regulatory counterparts.

emballages. De plus, Santé Canada continuera de donner des directives quant aux médicaments en vente libre au moyen de lignes directrices.

Présentation d'une évaluation portant sur l'impossibilité de confondre un médicament avec un autre en raison de noms semblables

Deux intervenants de l'industrie représentant les médicaments en vente libre s'opposent aux évaluations des marques nominatives en raison de la similitude avec d'autres médicaments autorisés dans le Règlement. Plusieurs intervenants de l'industrie demandent des précisions sur l'application et la non-application de cette exigence, y compris le type de présentation et l'exemption pour les médicaments en vente libre et leurs élargissements à la gamme de produits. Il a été proposé aussi que cette exigence soit harmonisée avec celle des autres pays du monde et qu'elle soit « sur demande seulement » pour les médicaments en vente libre.

Santé Canada n'approuve pas l'exclusion des médicaments en vente libre de cette exigence dans le Règlement parce que ce dernier comble une lacune importante en matière de prévention des erreurs médicales en raison de la confusion relative aux noms des médicaments. Cependant, Santé Canada continue de fournir des consignes grâce aux lignes directrices sur cette exigence et en ce qui a trait aux médicaments en vente libre.

En réaction aux commentaires des intervenants au sujet de la clarté des types de présentations, les lignes directrices donneront d'autres précisions sur l'obligation d'évaluer les noms de marque pour ce qui suit : les présentations de drogues nouvelles et les suppléments à une présentation; les présentations abrégées de drogue nouvelle et les suppléments à une présentation; les types de demande de DIN pour lesquels on propose une marque nominative ou un changement à une marque nominative existante.

Entrée en vigueur

Deux intervenants de l'industrie veulent obtenir des précisions pour les dispositions transitoires en demandant si elles sont applicables aux nouvelles présentations de drogues, à leurs suppléments et aux produits existants approuvés. Cinq intervenants de l'industrie suggèrent diverses périodes d'entrée en vigueur pour les médicaments d'ordonnance et les médicaments en vente libre.

Santé Canada a examiné les diverses périodes de transition proposées et a prolongé par la suite l'entrée en vigueur en la faisant passer de six à douze mois pour les médicaments d'ordonnance. Les exigences de transition s'appliquent aux types suivants de présentations en vertu du titre 8 : présentations de drogue nouvelle; présentations abrégées de drogue nouvelle; présentations de drogue nouvelle pour usage exceptionnel; présentations abrégées de drogue nouvelle pour usage exceptionnel et leurs suppléments respectifs. Les dispositions transitoires s'appliquent aux drogues du titre 1 et à leurs types respectifs de présentation. Cependant, ce règlement ne sera pas appliqué rétroactivement aux médicaments déjà approuvés. L'application sera fondée sur des vérifications et d'autres activités de conformité et d'application à Santé Canada.

L'entrée en vigueur pour les dispositions applicables aux médicaments en vente libre demeurera à trois ans, et le tout est clarifié dans le Règlement. En se fondant sur l'expérience internationale, Santé Canada juge que trois années pour mettre en œuvre de ce règlement suffisent, ce qui correspond aux périodes de transition allouées par d'autres organismes de réglementation.

Other comments

Scannable codes

Two industry stakeholders proposed that, instead of text on a label, a scannable link such as a Quick Response (QR) Code be permitted on labels to allow users with a camera phone equipped with the correct reader application to connect to a wireless network and open a page with the proper information in the phone's browser.

Health Canada rejected this proposal since not all Canadians have the ability to use or access to use such technology at this time.

Cost to industry and Health Canada

Several industry stakeholders suggested that the cost to the industry and Health Canada to implement the regulatory proposal will be significant.

Health Canada has consulted extensively with all stakeholders, including industry, to obtain their views and to enable them to prepare for the Plain Language Labelling initiative. Health Canada has confirmed that many of the industry association members have already implemented similar initiatives in other jurisdictions and it is expected that the cost will be minimal. More details are available in the full cost-benefit analysis. Many of the operational and review processes are already in place at an operational level at Health Canada, and it is expected that incremental cost will not be significant.

Cost to manufacturers and consumers

Some industry stakeholders commented that the cost for non-prescription packages to include the drug facts table will result in manufacturers offsetting the cost by increasing the cost of products for consumers.

Based on the U.S. cost model, Health Canada generated a higher cost scenario when estimating the impact on industry. For example, in calculating the impact to industry, Health Canada did not take into account the deflationary effect on cost of technological advances in design and production for label changes since the U.S. FDA introduced its "Drug Facts" table. In net present value calculations, Health Canada assumes cost growth of 7% annually, while the inflation rate in Canada has grown less than 3% on an annual basis since the year 2000.

Evidence of medication errors

Two industry stakeholders commented that there is a lack of evidence presented that implementation by U.S. FDA has made any impact on medication errors in the U.S. since 1999.

Health Canada is not aware of any follow-up study or research on the U.S. FDA implementation of its "Drug Facts" table. However, there is an abundance of scientific literature indicating that drug labels and packaging that are not plain language can result in medication errors. A reduction in medication errors would have a substantial positive financial impact on Canadians and the health care system. For example, emergency room (ER) visits alone are

Autres commentaires

Codes pouvant être scannés

Deux intervenants de l'industrie proposent, en remplacement du texte figurant sur l'étiquette, d'autoriser l'utilisation d'un lien pouvant être scanné, comme un code de réponse rapide, sur les étiquettes pour permettre aux utilisateurs d'un téléphone-appareil photo équipé de l'application de lecture adéquate de se brancher à un réseau sans fil et d'ouvrir une page au moyen de l'information adéquate dans le navigateur du téléphone.

Santé Canada rejette cette proposition parce que ce ne sont pas tous les Canadiens qui ont la capacité d'utiliser cette technologie ou d'y avoir accès pour le moment.

Coût pour l'industrie et Santé Canada

Plusieurs intervenants de l'industrie laissent entendre que le coût de la mise en œuvre de la proposition réglementaire sera important pour l'industrie et Santé Canada.

Santé Canada a mené de vastes consultations auprès des intervenants, notamment l'industrie, pour obtenir leur point de vue et leur permettre de se préparer à l'Initiative sur l'étiquetage en langage clair. Santé Canada a confirmé que de nombreux membres de l'association industrielle ont déjà mis en œuvre des initiatives semblables dans d'autres administrations, et l'on s'attend à ce que le coût soit minime. L'analyse coûts-avantages contient de plus amples détails. Nombreux sont les processus opérationnels et d'examen qui sont déjà en place au niveau opérationnel à Santé Canada. On s'attend à ce que le coût additionnel ne soit pas important.

Coût pour les fabricants et les consommateurs

Certains intervenants de l'industrie estiment que l'ajout du tableau d'information sur les étiquettes des médicaments en vente libre incitera les fabricants à hausser le coût des produits de consommation.

Selon le modèle américain de coûts, Santé Canada a produit un scénario de coûts plus élevés quand il a estimé les conséquences pour l'industrie. En calculant, par exemple, les conséquences pour l'industrie, Santé Canada n'a pas tenu compte de l'effet déflationniste sur le coût des progrès technologiques dans la conception et la production dans le cadre des modifications apportées aux étiquettes depuis que la FDA des États-Unis a produit son tableau « Drug Facts ». Selon le calcul de la valeur actualisée nette, Santé Canada assume la hausse annuelle de 7 % du coût, alors que le taux d'inflation au Canada a augmenté de moins de 3 % par année depuis 2000.

Données probantes relatives à des erreurs d'administration de médicaments

Deux intervenants de l'industrie signalent un manque de données probantes selon lesquelles la mise en œuvre par la FDA des États-Unis a eu un rôle à jouer dans les erreurs d'administration de médicaments aux États-Unis depuis 1999.

Santé Canada n'est au courant d'aucune recherche ou étude de suivi sur la mise en œuvre, par la FDA, de son tableau « Drug Facts ». Cependant, il y a une abondance de documents scientifiques indiquant que les étiquettes et les emballages des médicaments qui ne sont pas clairs peuvent entraîner en des erreurs de médicaments. Une diminution des erreurs de médicaments aurait d'importantes conséquences positives sur les Canadiens et le

estimated to cost the Canadian economy \$527 million annually. See the cost-benefit analysis for more details.

Post-market authorities

A health care professional association commented that post-market authorities should be included in the regulatory proposal.

Health Canada recognizes the need to advance work in this area and is advancing post-market authorities separately through legislative modernization efforts.

Implementation

An industry stakeholder recommended implementing a pilot project to understand the impact of the regulatory proposal on the submission review process, timing of approvals, drug development cost to industry and accessibility of medicines to patients.

Health Canada has taken the impact of the Regulations into consideration when determining the transitional periods. As a result of the comments, the coming-into-force dates of all provisions related to prescription drugs are extended from six months to twelve months. All provisions related to non-prescription drugs will come into force three years after registration of the Regulations. Health Canada has developed comprehensive guidance documents to raise awareness and assist industry.

Other drug safety issues

A patient and consumer group and an academic commented that the regulatory proposal was not comprehensive enough to address all health and safety issues related to the use of drugs.

Health Canada is pursuing a phased approach to modernizing its regulatory frameworks to address emerging and identified safety issues. The scope of these Regulations is narrow to address specific safety issues regarding plain language labelling.

More drug information on labels

Two stakeholders representing academia and one Member of Parliament suggested the use of symbols to convey information about the potential harms associated with certain types of drugs, particularly those that are new to the market. They also recommended disclosure of information regarding clinical trial results and efficacy of the drug.

Health Canada is assessing good practices with regards to the use of symbols by working with other international regulators and other experts. Disclosure of clinical trial results is outside of the scope these Regulations.

An individual stakeholder commented on requiring the active ingredient and brand name on drug labels to be equal in font size.

This issue may be assessed as part of good practices and addressed in guidance documents.

système de soins de santé. Par exemple, le coût des visites aux salles d'urgence est évalué à 527 millions de dollars pour l'économie canadienne annuellement. Consultez l'analyse coûts-avantages pour plus de détails.

Pouvoirs postcommercialisation

Selon une association de professionnels de la santé, les pouvoirs postcommercialisation devraient être inclus dans la proposition réglementaire.

Santé Canada reconnaît la nécessité de faire progresser le travail dans ce domaine. De plus, Santé Canada fait progresser les pouvoirs après la mise en marché séparément au moyen d'efforts de modernisation législative.

Mise en œuvre

Un intervenant de l'industrie a recommandé la mise en œuvre d'un projet pilote qui aiderait à comprendre l'incidence de la proposition réglementaire sur le processus d'examen des présentations, le moment des approbations, le coût de la mise au point de médicaments pour l'industrie et l'accessibilité de médicaments pour les patients.

Santé Canada a déterminé les périodes de transition en tenant compte de l'impact du Règlement. À la suite des commentaires, les délais d'entrée en vigueur de toutes les dispositions liées aux médicaments sur ordonnance passent de six mois à douze mois. Toutes les dispositions liées aux médicaments en vente libre entreront en vigueur trois ans après l'enregistrement du Règlement. Santé Canada a préparé des lignes directrices exhaustives pour accroître la sensibilisation et aider l'industrie.

Autres questions sur l'innocuité des médicaments

Un groupe de patients et de consommateurs ainsi qu'un universitaire ont fait remarquer que la proposition réglementaire n'était pas assez exhaustive pour examiner toutes les questions de santé et de sécurité liées à l'utilisation de médicaments.

Santé Canada adopte une approche graduelle pour la modernisation de ses cadres réglementaires afin qu'ils permettent de se pencher sur les questions d'innocuité connues et nouvelles. La portée de la réglementation est limitée. Elle examine des questions de sécurité spécifiques en matière d'étiquetage en langage clair.

Plus d'information sur l'étiquette de médicaments

Deux intervenants représentant le milieu universitaire et un député ont proposé l'utilisation de symboles pour transmettre des renseignements sur les effets indésirables possibles de certains types de médicaments, surtout s'ils viennent d'être mis sur le marché. Ils recommandent également la divulgation d'information concernant les résultats d'essais cliniques et l'efficacité du médicament.

Santé Canada évalue les pratiques exemplaires liées à l'utilisation de symboles en collaboration avec d'autres organismes de réglementation à l'échelle mondiale et d'autres experts. La divulgation de résultats d'essais cliniques ne fait pas partie de la portée du Règlement.

Un intervenant a exprimé des commentaires sur l'obligation de faire en sorte que les ingrédients actifs et le nom de marque figurant sur l'étiquette aient la même taille de police.

Cette question peut être traitée comme faisant partie des pratiques exemplaires et examinée dans des lignes directrices.

An individual stakeholder suggested that labels should include information on the safe disposal of drugs.

Proper disposal of drugs is a concern to Health Canada and covered through specific instructions for consumers (in Part III of the Product Monograph).

Enforcement approach

A patient and consumer group requested clarification on the enforcement approach for the regulatory proposals and also disagreed with providing manufacturers with flexible regulatory approaches related to the requirements.

Health Canada will implement the Regulations using current enforcement practices. In the past, prescriptive regulatory approaches have hindered the use of emerging best practices in the area of health and safety. Health Canada considers an outcome-focused regulatory framework is better suited to meet the important policy objectives while allowing best practices to be utilized.

Product Monograph

An individual stakeholder commented on addressing the quality of Product Monograph Part III (consumer information) and that the product monographs for both brand and generic drugs should be uniform.

Health Canada has made available on the Health Canada Web site a revised Product Monograph Part III, which incorporates improvements. The Generic Timely Labelling Update project addresses synchronizing generic and innovator product monograph information.

Drug Product Database

An individual stakeholder also commented that the Drug Product Database (DPD) and Health Canada's Web site is not user-friendly and that education and public campaign strategies are required.

Health Canada is establishing a product register that will provide Canadians with patient-centric access to all Health Canada approved regulatory information that is available in the public domain. This will include regulatory directives such as policies, guidance documents, fact sheets, procedures, and forms. The intent is to make it much easier for Canadians to get important information and improve Health Canada's ability to be open and transparent in the process. Health Canada will continue to maintain a patient-friendly Web site (www.healthycanadians.gc.ca), where up-to-date safety information about health products is available.

Summary of comments

Overall, the majority of stakeholders generally support the Plain Language Labelling initiative and policy objective. Health Canada has adjusted some provisions of the Regulations based on the stakeholder comments and provided clarifications where appropriate. Health Canada guidance documents will also provide further clarification.

Un intervenant a proposé que les étiquettes affichent de l'information sur l'élimination sécuritaire des médicaments.

L'élimination adéquate de médicaments, question sur laquelle se penche Santé Canada, est présentée au moyen d'instructions spécifiques à l'intention des consommateurs (dans la partie III de la monographie de produit).

Approche de mise en application

Un groupe de patients et de consommateurs a demandé des précisions sur l'approche de mise en application des propositions réglementaires. De plus, il conteste le fait d'accorder aux fabricants des approches souples relatives aux exigences.

Santé Canada procédera à la mise en œuvre de la réglementation en adoptant des pratiques de mise en application actuelles. Par le passé, des approches réglementaires normatives ont nui à l'utilisation de nouvelles pratiques exemplaires dans le domaine de la santé et de la sécurité. Santé Canada pense qu'un cadre réglementaire axé sur les résultats est un moyen plus adapté d'atteindre les objectifs stratégiques importants tout en permettant l'utilisation des pratiques exemplaires.

Monographie de produit

Un intervenant a exprimé des commentaires sur la qualité de la partie III de la monographie de produit (renseignements pour le consommateur) et a remarqué que les monographies de produit pour les médicaments de marque et les médicaments génériques devraient être uniformes.

Santé Canada a fourni une version approuvée et révisée de la partie III de la monographie de produit qui comprend les améliorations proposées sur le site Web. Le projet de mise à jour opportune de l'étiquetage des médicaments génériques se penche sur l'uniformisation des renseignements contenus dans les monographies de médicaments génériques et de produits novateurs.

Base de données sur les produits pharmaceutiques

Un intervenant a également énoncé que la Base de données sur les produits pharmaceutiques (BDPP) et le site Web de Santé Canada ne sont pas conviviaux et que des stratégies d'éducation et de campagnes publiques sont nécessaires.

Santé Canada est en train d'établir un registre des produits qui donnera aux Canadiens un accès centré sur les patients à toute l'information réglementaire approuvée qui est accessible au public. Cela comprendra des directives réglementaires, comme des politiques, des lignes directrices, des fiches d'information, des procédures et des formulaires. L'objectif est de faire en sorte que les Canadiens puissent obtenir de l'information importante plus facilement et d'améliorer la capacité de Santé Canada d'être ouvert et transparent pendant le processus. Santé Canada continuera de maintenir un site Web convivial pour les patients (www.canadiensensante.gc.ca), où ils peuvent obtenir de l'information à jour sur l'innocuité de produits de santé.

Résumé des commentaires

De façon générale, la majorité des intervenants appuient l'initiative d'étiquetage en langage clair et l'objectif stratégique. Santé Canada a modifié certaines dispositions réglementaires en fonction des commentaires des intervenants et a fourni des précisions au besoin. Les lignes directrices de Santé Canada fourniront également d'autres précisions.

Regulatory cooperation

The Regulations take into account ways to better reflect current knowledge of medication use and minimize opportunities for confusion with labels, packages or names. Other regulators have taken similar steps to improve drug safety, and the Regulations aim to align Canadian practices with international best practices, while also considering the Canadian context and the least burdensome approach for transition and implementation. The Regulations better align Canadian requirements with those of the United States, Europe or Australia, as follows:

Regulatory proposal	United States	Europe	Australia
Plain language labelling	✓	✓	✓
Submission of mock-ups	✓ (on request)	✓	X
LASA name assessment	✓	✓	X*
Standard table format for OTCs	✓	X	X*
Contact information to report harm	✓	X	X

* Proposals under consultation and consideration in Australia.

The Regulations also support and build on the Government initiative of the Regulatory Cooperation Council (RCC), which has already resulted in work with the U.S. FDA on Common Monographs for over-the-counter drugs. An example of this work is the use of the U.S. “Drug Facts” table on sunscreen labels in Canada.

International alignment improves the efficiency of the regulatory system, while also enhancing the level of oversight of the drug products that Canadians use. The Regulations would help minimize regulatory differences with key partners through a flexible regulatory structure (e.g. outcome-based requirement for common format of non-prescription drug label panels) and through a phased transition period.

Rationale

Improving the safe and effective use of drugs and reducing the number of medication errors resulting from confusing drug names, labels and packages will be achieved through the Regulations and associated updates to guidance and operational implementation. The approach is intended to benefit patients, consumers and health care professionals by having the appropriate level of oversight and requirements in the Regulations. This approach was chosen because it provided the most targeted means of addressing regulatory gaps as they related to labelling and packaging risks and preventable harm. The Regulations will be supported by non-regulatory instruments such as guidance, best practices and collaborative approaches with other stakeholders that have a role to play in the development and dissemination of important drug safety information. Overall, the total net present value benefit of the Regulations will be approximately \$72.4 million over 10 years, between 2013 and 2022.

Coopération en matière de réglementation

Le Règlement tient compte de façons de mieux faire ressortir les connaissances acquises sur l’utilisation de médicaments et de réduire au minimum la confusion possible entre les étiquettes, les emballages ou les noms de différents produits. D’autres organismes de réglementation ont pris des mesures semblables pour améliorer l’innocuité des médicaments, et le Règlement vise l’harmonisation aux pratiques exemplaires internationales, tout en tenant compte de la réalité canadienne, au moyen de l’approche la moins encombrante possible en vue de l’adoption et de la mise en œuvre des nouvelles exigences. Les nouvelles dispositions permettront au Canada d’harmoniser ses exigences avec celles des États-Unis, de l’Europe et de l’Australie, comme suit :

Projet de règlement	États-Unis	Europe	Australie
Étiquetage en langage clair	✓	✓	✓
Présentation de maquettes	✓ (sur demande)	✓	X
Évaluation des noms à présentation et à consonance semblables	✓	✓	X*
Tableau normalisé pour les médicaments en vente libre	✓	X	X*
Coordonnées pour signaler les problèmes	✓	X	X

* Propositions envisagées en Australie et faisant l’objet de consultations.

En outre, le Règlement appuie et met à profit l’initiative gouvernementale du Conseil de coopération en matière de réglementation (CCR), qui a déjà donné lieu à une collaboration avec la FDA des États-Unis en ce qui concerne les éléments communs des monographies de produits en vente libre. Un exemple de ces efforts se trouve sur l’étiquette des écrans solaires vendus au Canada, où apparaît désormais le tableau « Drug Facts » des États-Unis.

L’harmonisation avec les exigences internationales accroît l’efficacité du système de réglementation tout en améliorant le niveau de surveillance des médicaments que prennent les Canadiens. Le Règlement contribuerait à réduire les différences avec la réglementation des principaux partenaires grâce à une structure réglementaire souple (par exemple exigence fondée sur les résultats en ce qui concerne un tableau normalisé sur l’étiquette des médicaments en vente libre) et à une période de transition graduelle.

Justification

Le Règlement ainsi que la mise à jour des lignes directrices pertinentes et la mise en œuvre opérationnelle favoriseront une utilisation plus sûre et plus efficace des médicaments et une réduction du nombre d’erreurs de médication attribuables aux noms, aux étiquettes et aux emballages prêtant à confusion. L’approche profitera aux patients, aux consommateurs et aux professionnels de la santé en assurant un niveau de surveillance approprié et des exigences rigoureuses dans la réglementation. Cette approche a été choisie puisqu’elle offre les meilleurs moyens de combler les lacunes réglementaires relatives aux risques et aux torts évitables liés à l’étiquetage et à l’emballage. Des instruments non réglementaires appuieront le Règlement, notamment des lignes directrices, des pratiques exemplaires et des approches de collaboration avec d’autres intervenants qui ont un rôle à jouer dans l’élaboration et la diffusion de renseignements importants sur l’innocuité des médicaments. La valeur actualisée nette des avantages du Règlement s’élèvera à environ 72,4 millions de dollars sur 10 ans, de 2013 à 2022.

Implementation, enforcement and service standards

The coming into force of the Regulations will be phased, with a one-year transition period for prescription drugs and a three-year transition period for non-prescription drugs respecting certain provisions. This delayed implementation period is intended to provide time for industry to plan for and adjust to the new regulatory requirements, and to provide Health Canada time to update its processes and train staff. The existing *Food and Drug Regulations* will remain in force until the date of coming into force of these Regulations.

Guidance documents created by Health Canada will be available to help regulated parties to comply with the Regulations. For submission-related processes, Health Canada will adhere to existing service standards as provided in the *Guidance for Industry: Management of Drug Submissions*.

These Regulations will not alter existing compliance mechanisms under the provisions of the *Food and Drugs Act* and the *Food and Drug Regulations* enforced by the Health Products and Food Branch Inspectorate.

Contact

Danielle Lozon
Policy, Planning and International Affairs Directorate
Health Products and Food Branch
Health Canada
Address Locator: 3105A
Holland Cross
1600 Scott Street, Tower B, 5th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Fax: 613-941-7104
Email: LRM_MLR_consultations@hc-sc.gc.ca

Mise en œuvre, application et normes de service

L'entrée en vigueur du Règlement se fera de façon graduelle, soit selon une période de transition d'un an pour les médicaments d'ordonnance et une autre de trois ans pour les médicaments en vente libre en ce qui concerne certaines dispositions. En procédant de cette façon, on donne à l'industrie le temps de s'organiser et de s'adapter aux nouvelles exigences réglementaires, et l'on donne à Santé Canada le temps de mettre à jour ses processus et de former son personnel. Le *Règlement sur les aliments et drogues* actuel demeurera en vigueur jusqu'à la date d'entrée en vigueur des dispositions réglementaires.

Santé Canada créera des lignes directrices à l'intention des parties réglementées pour les aider à se conformer. En ce qui concerne les processus liés à la présentation des médicaments, Santé Canada continuera d'utiliser les normes de service énoncées dans le document intitulé *Ligne directrice de l'industrie : gestion des présentations de drogues*.

Le Règlement ne modifiera en rien les mécanismes de conformité prévus par la *Loi sur les aliments et drogues* et le *Règlement sur les aliments et drogues* mis à exécution par l'Inspectorat de la Direction générale des produits de santé et des aliments.

Personne-ressource

Danielle Lozon
Direction des politiques, de la planification et des affaires
internationales
Direction générale des produits de santé et des aliments
Santé Canada
Indice de l'adresse : 3105A
Holland Cross
1600, rue Scott, tour B, 5^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Télécopieur : 613-941-7104
Courriel : LRM_MLR_consultations@hc-sc.gc.ca

Registration
SOR/2014-159 June 13, 2014

Enregistrement
DORS/2014-159 Le 13 juin 2014

TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS ACT, 1992

LOI DE 1992 SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Part 4, Dangerous Goods Safety Marks)

Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (partie 4, Indications de danger — marchandises dangereuses)

P.C. 2014-684 June 12, 2014

C.P. 2014-684 Le 12 juin 2014

Whereas, pursuant to subsection 30(1)^a of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*^b, a copy of the proposed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Part 4, Dangerous Goods Safety Marks)*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette, Part I*, on December 1, 2012 and a reasonable opportunity was given to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Attendu que, conformément au paragraphe 30(1)^a de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*^b, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (partie 4, Indications de danger — marchandises dangereuses)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 1^{er} décembre 2012 et que les intéressés ont eu la possibilité de présenter à la ministre des Transports leurs observations à cet égard,

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 27^c of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Part 4, Dangerous Goods Safety Marks)*.

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu de l'article 27^c de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (partie 4, Indications de danger — marchandises dangereuses)*, ci-après.

REGULATIONS AMENDING THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS REGULATIONS (PART 4, DANGEROUS GOODS SAFETY MARKS)

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES (PARTIE 4, INDICATIONS DE DANGER — MARCHANDISES DANGEREUSES)

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. The entry for section 1.39 in the Table of Contents of Part 1 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*¹ is replaced by the following:

1. L'entrée de l'article 1.39 dans la table des matières de la partie 1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*¹ est remplacée par ce qui suit :

Class 6.2, Infectious Substances, UN3373, BIOLOGICAL SUBSTANCE, CATEGORY B Exemption 1.39

Exemption relative à la classe 6.2, Matières infectieuses, UN3373, MATIÈRE BIOLOGIQUE, CATÉGORIE B 1.39

2. Paragraph 1.3(2)(f) of the Regulations is replaced by the following:

2. L'alinéa 1.3(2)(f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(f) when the word "placard" is used, it refers to a specific placard illustrated in the Appendix to Part 4, Dangerous Goods Safety Marks, but when a placard is required or permitted to be displayed, the singular includes the plural and it means the appropriate number of that placard required by Part 4;

f) le mot « plaque » renvoie à une plaque précise illustrée à l'appendice de la partie 4, Indications de danger — marchandises dangereuses, mais lorsqu'une plaque est exigée ou autorisée à être apposée, le singulier inclut le pluriel et il sous-entend le nombre approprié de plaques exigées par la partie 4;

^a S.C. 2009, c. 9, s. 29(1)
^b S.C. 1992, c. 34
^c S.C. 2009, c. 9, s. 25
¹ SOR/2001-286

^a L.C. 2009, ch. 9, par. 29(1)
^b L.C. 1992, ch. 34
^c L.C. 2009, ch. 9, art. 25
¹ DORS/2001-286

3. Item 39 of the table to section 1.3.1 of the Regulations is replaced by the following:

	Column 1	Column 2
Item	Short Form	Safety Standard or Safety Requirement
39 (34)	UN Recommendations	“Recommendations on the Transport of Dangerous Goods”, Seventeenth Revised Edition, 2011, published by the United Nations (UN)

4. (1) The definition “UN Recommendations” in section 1.4 of the Regulations is replaced by the following:

UN Recommendations means the “Recommendations on the Transport of Dangerous Goods”, Seventeenth Revised Edition, 2011, published by the United Nations (UN). (**Recommandations de l’ONU**)

(2) Section 1.4 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

consolidation bin means a bin that is used in a road vehicle

- (a) to secure one or more small means of containment so that, under normal conditions of transport, they will not shift in a way that might compromise their integrity; and

- (b) to allow small means of containment to be added or removed during transport. (**conteneur de groupage**)

Unlike an overpack, a consolidation bin allows users to add or remove small means of containment during transport. A typical user of consolidation bins would be a delivery service that makes many deliveries in one route.

overpack means an enclosure that is used by a single consignor to consolidate one or more small means of containment for ease of handling but that is not a minimum required means of containment. This definition does not include a large means of containment or a unit load device, as defined in the ICAO Technical Instructions, that is intended for transport by aircraft. (**suremballage**)

Examples of overpacks include

- (a) *a pallet on which are placed or stacked one or more small means of containment that are secured by straps, shrink wrap, stretch wrap, nets or other similar means; and*
- (b) *a disposable box, crate or bin in which one or more small means of containment are placed.*

3. L’article 34 du tableau de l’article 1.3.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Forme abrégée	Norme de sécurité ou règle de sécurité
34 (39)	Recommandations de l’ONU	« Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses », dix-septième édition révisée, 2011, publiées par les Nations Unies (ONU)

4. (1) La définition de « Recommandations de l’ONU », à l’article 1.4 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

Recommandations de l’ONU « Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses », dix-septième édition révisée, 2011, publiées par les Nations Unies (ONU). (**UN Recommendations**)

(2) L’article 1.4 du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

conteneur de groupage Conteneur utilisé dans un véhicule routier pour :

- a) d’une part, arrimer un ou plusieurs petits contenants afin que, dans des conditions normales de transport, ils ne se déplacent pas d’une manière qui pourrait compromettre leur intégrité;

- b) d’autre part, permettre d’ajouter ou de retirer des petits contenants en cours de transport. (**consolidation bin**)

Contrairement à un suremballage, un conteneur de groupage permet aux utilisateurs d’ajouter ou de retirer des petits contenants en cours de transport. Un service de livraison qui fait de nombreuses livraisons sur un trajet serait un utilisateur type d’un conteneur de groupage.

suremballage Récipient qui est utilisé par un seul expéditeur pour grouper un ou plusieurs petits contenants afin d’en faciliter la manutention, mais qui n’est pas un contenant minimal exigé. La présente définition exclut un grand contenant ou une unité de chargement, au sens des Instructions techniques de l’OACI, qui est prévu pour le transport par aéronef. (**overpack**)

Voici des exemples de suremballages :

- a) *une palette sur laquelle sont placés un ou plusieurs petits contenants arrimés au moyen de courroies, d’une pellicule rétrécissable, d’un film étirable, de filets ou d’autres moyens similaires;*

- b) *une boîte, une caisse à claire-voie ou un conteneur jetables dans lesquels sont placés un ou plusieurs petits contenants.*

5. Paragraph 1.15(2)(c) of the Regulations is replaced by the following:

- (c) are included in Class 1, Explosives, except for UN numbers UN0012, UN0014, UN0044, UN0055, UN0105, UN0131, UN0161, UN0173, UN0186, UN0191, UN0197, UN0276, UN0312, UN0323, UN0335 if classified as a consumer firework, UN0336, UN0337, UN0351, UN0373, UN0378, UN0404, UN0405, UN0431, UN0432, UN0454, UN0499 and UN0501;

6. The portion of section 1.17 of the Regulations after the title is replaced by the following:

- (1) A quantity of dangerous goods, other than explosives, is a limited quantity if
 - (a) the dangerous goods are in one or more means of containment designed, constructed, filled, closed, secured and maintained so that under normal conditions of transport, including handling, there will be no accidental release of the dangerous goods that could endanger public safety; and
 - (b) each outer means of containment has a gross mass that is less than or equal to 30 kg and the dangerous goods in the inner means of containment
 - (i) if solids, have a mass that is less than or equal to the number shown in column 6 of Schedule 1 when that number is expressed in kilograms,
 - (ii) if liquids, have a volume that is less than or equal to the number shown in column 6 of Schedule 1 when that number is expressed in litres, or
 - (iii) if gases, including a gas in a liquefied form, are contained in one or more means of containment each of which has a capacity that is less than or equal to the number shown in column 6 of Schedule 1 when that number is expressed in litres.
- (2) Part 3 (Documentation), Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), Part 5 (Means of Containment), Part 6 (Training), Part 7 (Emergency Response Assistance Plan) and Part 8 (Accidental Release and Imminent Accidental Release Report Requirements) do not apply to the handling, offering for transport or transporting of limited quantities of dangerous goods on a road vehicle, a railway vehicle or a ship on a domestic voyage if each means of containment is legibly and durably marked on one side, other than a side on which it is intended to rest or to be stacked during transport, with the mark illustrated in subsection (5).
- (3) When a limited quantity of dangerous goods is in a means of containment that is inside another means of containment, the inner means of containment is not required to be marked if
 - (a) the gross mass of the outer means of containment is less than or equal to 30 kg;

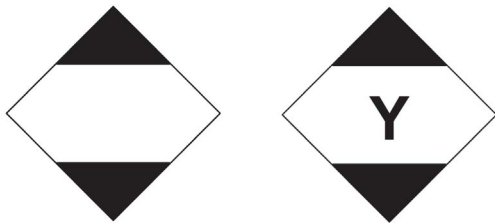
5. L'alinéa 1.15(2)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (c) celles qui sont incluses dans la classe 1, Explosifs, sauf si elles portent l'un ou l'autre des numéros UN suivants : UN0012, UN0014, UN0044, UN0055, UN0105, UN0131, UN0161, UN0173, UN0186, UN0191, UN0197, UN0276, UN0312, UN0323, UN0335 si elles sont classifiées comme pièces pyrotechniques à l'usage des consommateurs, UN0336, UN0337, UN0351, UN0373, UN0378, UN0404, UN0405, UN0431, UN0432, UN0454, UN0499 et UN0501;

6. Le passage de l'article 1.17 du même règlement suivant le titre est remplacé par ce qui suit :

- (1) Une quantité de marchandises dangereuses, autres que des explosifs, est une quantité limitée si les conditions suivantes sont réunies :
 - a) les marchandises dangereuses sont placées dans un ou plusieurs contenants conçus, construits, remplis, obturés, arrimés et entretenus de façon à empêcher, dans des conditions normales de transport, y compris la manutention, tout rejet accidentel des marchandises dangereuses qui pourrait présenter un danger pour la sécurité publique;
 - b) chaque contenant extérieur a une masse brute inférieure ou égale à 30 kg et les marchandises dangereuses dans le contenant intérieur, selon le cas :
 - (i) sont sous forme solide et ont une masse inférieure ou égale au nombre figurant à la colonne 6 de l'annexe 1, lorsque celui-ci est exprimé en kilogrammes,
 - (ii) sont sous forme liquide et ont un volume inférieur ou égal au nombre figurant à la colonne 6 de l'annexe 1, lorsque celui-ci est exprimé en litres,
 - (iii) sont sous forme de gaz, y compris un gaz liquéfié, et sont placées dans un ou plusieurs contenants dont la capacité individuelle est inférieure ou égale au nombre figurant à la colonne 6 de l'annexe 1, lorsque celui-ci est exprimé en litres.
- (2) La partie 3 (Documentation), la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), la partie 5 (Contenants), la partie 6 (Formation), la partie 7 (Plan d'intervention d'urgence) et la partie 8 (Exigences relatives aux rapports de rejet accidentel et de rejet accidentel imminent) ne s'appliquent pas à la manutention, à la demande de transport ou au transport de quantités limitées de marchandises dangereuses à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un navire au cours d'un voyage intérieur si chaque contenant porte de manière lisible et durable sur l'un des côtés, autre que celui sur lequel il est censé reposer ou être gerbé pendant le transport, la marque illustrée au paragraphe (5).
- (3) Lorsqu'une quantité limitée de marchandises dangereuses est dans un contenant qui se trouve dans un autre contenant, il n'est pas nécessaire d'apposer une marque sur le contenant intérieur si, à la fois :
 - a) la masse brute du contenant extérieur est inférieure ou égale à 30 kg;

- (b) the outer means of containment is not intended to be opened during transport; and
 - (c) the outer means of containment is legibly and visibly marked, on a contrasting background, with the mark illustrated in subsection (5).
- (4) When a limited quantity of dangerous goods is in a means of containment that is inside an overpack, the following information must be displayed on the overpack unless the marks on the small means of containment are visible through the overpack:
- (a) the word “Overpack” or “Suremballage”; and
 - (b) the mark illustrated in subsection (5), legibly and visibly marked on a contrasting background.
- (5) The mark is a square on point, and the line forming the square on point must be at least 2 mm wide. The top and bottom portions must be black and the central portion must be white or a contrasting colour. Each side of the mark must be at least 100 mm long. The letter “Y” may be displayed in the centre of the mark if the limited quantity is in compliance with the ICAO Technical Instructions. If the size of the means of containment so requires, the length of each side may be reduced to not less than 50 mm, provided that the mark remains clearly visible.

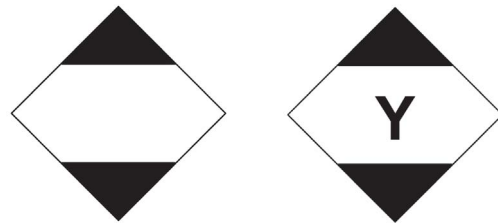


- (6) Until December 31, 2020, instead of being marked with the mark illustrated in subsection (5), a means of containment may have displayed on it
- (a) the words “Limited Quantity” or “quantité limitée”;
 - (b) the abbreviation “Ltd. Qty.” or “quant. ltée”;
 - (c) the words “Consumer Commodity” or “bien de consommation”; or
 - (d) the UN number of each limited quantity of dangerous goods preceded by the letters “UN”, placed within a square on point.
- (7) For the purposes of paragraph 6(d), the line forming the square on point must be black and be at least 2 mm wide. If the dangerous goods have different UN numbers, the square on point must be large enough to include each UN number, but in any case each side must be not less than 50 mm long. The UN numbers and letters must be at least 6 mm high. The line, UN numbers and letters must be on a contrasting background.

7. The portion of paragraph 1.31(d) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

- (d) a placard is displayed in accordance with Part 4, Dangerous Goods Safety Marks, if the explosives are included in Class 1.1, 1.2, 1.3 or 1.5

- (b) le contenant extérieur n’est pas censé être ouvert pendant le transport;
 - (c) le contenant extérieur porte, de manière lisible et visible sur un fond contrastant, la marque illustrée au paragraphe (5).
- (4) Lorsqu’une quantité limitée de marchandises dangereuses est dans un contenant qui se trouve dans un suremballage, le suremballage doit porter, sauf si les marques sur les petits contenants sont visibles à travers le suremballage, à la fois :
- a) le mot « Suremballage » ou « Overpack »;
 - b) la marque illustrée au paragraphe (5), de manière lisible et visible sur un fond contrastant.
- (5) La marque est un carré reposant sur une pointe et la ligne délimitant le carré reposant sur une pointe doit être d’au moins 2 mm de largeur. Les zones supérieure et inférieure doivent être noires avec au centre une zone en blanc ou d’un couleur contrastante. La longueur de chaque côté de la marque doit être d’au moins 100 mm. Il est permis d’apposer la lettre « Y » au centre de la marque lorsque la quantité limitée est conforme aux Instructions techniques de l’OACI. Si la taille du contenant l’exige, la longueur de chaque côté peut être réduite d’au plus 50 mm, à condition que la marque reste bien visible.



- (6) Jusqu’au 31 décembre 2020, au lieu de porter la marque illustrée au paragraphe (5), le contenant peut porter, selon le cas :
- a) la mention « quantité limitée » ou « Limited Quantity »;
 - b) l’abréviation « quant. ltée » ou « Ltd. Qty. »;
 - c) la mention « bien de consommation » ou « Consumer Commodity »;
 - d) le numéro UN de chacune des marchandises dangereuses en quantité limitée précédé des lettres « UN », sur un carré reposant sur une pointe.
- (7) Pour l’application de l’alinéa 6d), la ligne délimitant le carré reposant sur une pointe doit être noire et d’au moins 2 mm de largeur. Si les marchandises dangereuses portent des numéros UN différents, le carré reposant sur une pointe doit être suffisamment grand pour y inclure tous les numéros UN, mais, dans tous les cas, les côtés ne doivent pas être d’une longueur inférieure à 50 mm. Les numéros UN et les lettres doivent être d’une hauteur d’au moins 6 mm. La ligne, les numéros UN et les lettres doivent être sur un fond contrastant.

7. Le passage de l’alinéa 1.31d) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

- d) une plaque est apposée conformément à la partie 4, Indications de danger — marchandises dangereuses, si les explosifs sont inclus dans la classe 1.1, 1.2, 1.3 ou 1.5 et que, selon le cas :

8. (1) The portion of section 1.39 of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

1.39 Class 6.2, Infectious Substances, UN3373, BIOLOGICAL SUBSTANCE, CATEGORY B Exemption

Part 3, Documentation, and Part 4, Dangerous Goods Safety Marks, except section 4.22.1, do not apply to the handling, offering for transport or transporting of infectious substances that are included in Category B if

- (a) one external surface of the means of containment for the substances measures at least 100 mm × 100 mm;

(2) Subparagraph 1.39(b)(ii) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) l'appellation réglementaire, sur un fond d'une couleur contrastée, d'une hauteur d'au moins 6 mm et apposée à côté de la marque;

(3) Paragraph 1.39(c) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

- c) le numéro de téléphone 24 heures exigé à l'alinéa 3.5(1)f) est apposé sur le contenant, à côté de l'appellation réglementaire.

9. (1) The Table of Contents of Part 4 of the Regulations is amended by adding the following after the entry for section 4.1:

Voluntary Display of a Placard	4.1.1
--------------------------------------	-------

(2) The entry for section 4.10 in the Table of Contents of Part 4 of the Regulations is replaced by the following:

Labels on a Small Means of Containment	4.10
Safety Marks on an Overpack	4.10.1
Safety Marks on a Consolidation Bin	4.10.2

(3) The entries for sections 4.15 to 4.19 in the Table of Contents of Part 4 of the Regulations are replaced by the following:

Placards on a Large Means of Containment	4.15
Subsidiary Class Placards on a Large Means of Containment	4.15.1
UN Numbers on a Large Means of Containment	4.15.2
Placards and UN Numbers on a Large Means of Containment	4.15.3
Visibility of Labels, Placards and UN Numbers on a Large Means of Containment	4.15.4
DANGER Placard	4.16
Placarding Exemption for Dangerous Goods Having a Gross Mass of 500 kg or Less	4.16.1
Class 1, Explosives	4.17
Options for Class 2, Gases	4.18
Class 2, Gases: Placards for Oxidizing Gases	4.18.1
Class 2, Gases: Placards for UN1005, ANHYDROUS AMMONIA	4.18.2
Class 2, Gases: Placards for Tube Trailers	4.18.3
Placards and UN Numbers on a Compartmentalized Large Means of Containment	4.19

(4) The Table of Contents of Part 4 of the Regulations is amended by adding the following after the entry for section 4.22.1:

Toxic — Inhalation Hazard	4.23
---------------------------------	------

8. (1) Le passage de l'article 1.39 du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

1.39 Exemption relative à la classe 6.2, Matières infectieuses, UN3373, MATIÈRE BIOLOGIQUE, CATÉGORIE B

La partie 3, Documentation, et la partie 4, Indications de danger — marchandises dangereuses, sauf l'article 4.22.1, ne s'appliquent pas à la manutention, à la demande de transport ou au transport des matières infectieuses incluses dans la catégorie B si les conditions suivantes sont réunies :

- a) une surface extérieure du contenant des matières mesure au moins 100 mm × 100 mm;

(2) Le sous-alinéa 1.39b)(ii) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) l'appellation réglementaire, sur un fond d'une couleur contrastée, d'une hauteur d'au moins 6 mm et apposée à côté de la marque;

(3) L'alinéa 1.39c) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- c) le numéro de téléphone 24 heures exigé à l'alinéa 3.5(1)f) est apposé sur le contenant, à côté de l'appellation réglementaire.

9. (1) La table des matières de la partie 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'entrée de l'article 4.1, de ce qui suit :

Apposition volontaire d'une plaque	4.1.1
--	-------

(2) L'entrée de l'article 4.10 dans la table des matières de la partie 4 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Étiquettes sur un petit contenant	4.10
Indications de danger sur un suremballage	4.10.1
Indications de danger sur un conteneur de groupage	4.10.2

(3) Les entrées des articles 4.15 à 4.19 dans la table des matières de la partie 4 du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

Plaques sur un grand contenant	4.15
Plaques indiquant la classe subsidiaire sur un grand contenant	4.15.1
Numéros UN sur un grand contenant	4.15.2
Plaques et numéros UN sur un grand contenant	4.15.3
Visibilité des étiquettes, des plaques et des numéros UN sur un grand contenant	4.15.4
Plaque DANGER	4.16
Exemption relative aux plaques pour les marchandises dangereuses d'une masse brute de 500 kg ou moins	4.16.1
Classe 1, Explosifs	4.17
Options concernant la Classe 2, Gaz	4.18
Classe 2, Gaz : Plaques pour les gaz comburants	4.18.1
Classe 2, Gaz : Plaques pour UN1005, AMMONIAC ANHYDRE	4.18.2
Classe 2, Gaz : Plaques pour les remorques porte-tubes	4.18.3
Plaques et numéros UN sur un grand contenant compartimenté	4.19

(4) La table des matières de la partie 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'entrée de l'article 4.22.1, de ce qui suit :

Toxicité par inhalation	4.23
-------------------------------	------

10. The italicized list after the heading “Definitions” in Part 4 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

accidental release
capacity
Category B
consolidation bin
handling
ICAO Technical Instructions
imminent accidental release
net explosives quantity
overpack
public safety

11. Part 4 of the Regulations is amended by adding the following after section 4.1:

4.1.1 Voluntary Display of a Placard

When a person transports dangerous goods in or on a road vehicle or railway vehicle and the person voluntarily displays a placard on the vehicle, the following provisions apply:

- (a) section 4.2;
- (b) sections 4.6 and 4.7;
- (c) subsection 4.9(2);
- (d) sections 4.14 to 4.15.1;
- (e) paragraphs 4.15.3(a) and (b); and
- (f) section 4.16.

12. The portion of section 4.2 of the Regulations after the title is replaced by the following:

- (1) As provided for in section 6.1 of the Act, a person must not display a dangerous goods safety mark on a means of containment or a means of transport if the mark is misleading as to the presence or nature of any danger.

For example, placards on a road vehicle transporting 220 kg of dangerous goods are not misleading as long as the placards accurately indicate the presence of dangerous goods and the nature of the danger they pose.

- (2) As provided for in section 6.1 of the Act, a person must not display a mark other than a dangerous goods safety mark on a means of containment or a means of transport if the other mark is likely to be mistaken for a dangerous goods safety mark or is misleading as to the presence or nature of any danger.

13. The portion of section 4.9 of the Regulations after the title is replaced by the following:

- (1) When the conditions that required the display of dangerous goods safety marks change, the person having the charge, management or control of the means of containment must determine, as a result of the new conditions, whether the dangerous goods safety marks must be changed or removed.
- (2) The person who neutralizes the contents of the means of containment or who unloads, unpacks, cleans or purges the means of containment must cover or remove the dangerous goods safety mark when the danger indicated by the dangerous goods safety mark is no longer present in the means of containment.

10. La liste en italique qui suit l’intertitre « Définitions » de la partie 4 du même règlement est modifiée par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

capacité
catégorie B
conteneur de groupage
instructions techniques de l’OACI
manutention
quantité nette d’explosifs
rejet accidentel
rejet accidentel imminent
sécurité publique
suremballage

11. La partie 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après l’article 4.1, de ce qui suit :

4.1.1 Apposition volontaire d’une plaque

Lorsqu’une personne transporte des marchandises dangereuses à bord d’un véhicule routier ou d’un véhicule ferroviaire et qu’elle appose volontairement une plaque sur le véhicule, les dispositions suivantes s’appliquent :

- a) l’article 4.2;
- b) les articles 4.6 et 4.7;
- c) le paragraphe 4.9(2);
- d) les articles 4.14 à 4.15.1;
- e) les alinéas 4.15.3a) et b);
- f) l’article 4.16.

12. Le passage de l’article 4.2 du même règlement suivant le titre est remplacé par ce qui suit :

- (1) Comme le prévoit l’article 6.1 de la Loi, il est interdit d’apposer, sur un contenant ou un moyen de transport, une indication de danger — marchandises dangereuses qui est trompeuse quant à la présence ou à la nature d’un danger.

Par exemple, des plaques apposées sur un véhicule routier transportant 220 kg de marchandises dangereuses ne sont pas trompeuses si elles indiquent précisément la présence de marchandises dangereuses et la nature du danger qu’elles présentent.

- (2) Comme le prévoit l’article 6.1 de la Loi, il est interdit d’apposer, sur un contenant ou un moyen de transport, une indication autre qu’une indication de danger — marchandises dangereuses si cette autre indication est susceptible d’être confondue avec une indication de danger — marchandises dangereuses ou est trompeuse quant à la présence ou à la nature d’un danger.

13. Le passage de l’article 4.9 du même règlement suivant le titre est remplacé par ce qui suit :

- (1) Lorsque les conditions exigeant l’apposition d’indications de danger — marchandises dangereuses changent, la personne qui est responsable du contenant ou en a la maîtrise effective doit établir, par suite des nouvelles conditions, si les indications de danger — marchandises dangereuses doivent être modifiées ou supprimées.
- (2) La personne qui neutralise le contenu du contenant ou le décharge, le vide, le nettoie ou le purge couvre ou supprime l’indication de danger — marchandises dangereuses lorsque le danger indiqué par l’indication de danger — marchandises dangereuses n’est plus présent.

- (3) When the DANGER placard is permitted to be displayed on a large means of containment, a person may continue to display that placard, in place of any other placard, until the large means of containment no longer contains any of the dangerous goods identified by that placard.

14. The title of section 4.10 of the Regulations is replaced by the following:

4.10 Labels on a Small Means of Containment

15. Section 4.10 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (4):

- (5) Despite subsection (1), a label is not required to be displayed on a small means of containment that contains a radioactive material if the shipping name and UN number of the radioactive material are displayed on the small means of containment and
- (a) the radioactive material is contained in an exposure device, as defined in the “Nuclear Substances and Radiation Devices Regulations”, and the small means of containment is marked in accordance with paragraph 16(5)(a) of the “Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations”; or
 - (b) the radioactive material is LSA-I material, as defined in subsection 1(1) of the “Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations”, and the small means of containment is marked in accordance with paragraph 16(5)(c) of the “Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations”.

16. Part 4 of the Regulations is amended by adding the following after section 4.10:

4.10.1 Safety Marks on an Overpack

- (1) When a safety mark is required by this Part to be displayed on a small means of containment and the small means of containment is inside an overpack, the person who prepares the overpack must display
- (a) the word “Overpack” or “Suremballage” on at least one side of the overpack;
 - (b) the information required by subsection (3) on one side of the overpack, if its capacity is less than 1.8 m³ (64 cubic feet); and
 - (c) the information required by subsection (3) on two opposite sides of the overpack, if its capacity is greater than or equal to 1.8 m³ (64 cubic feet).
- (2) Paragraphs (1)(b) and (c) do not apply if the safety mark on the small means of containment is visible through the overpack.
- (3) The following information must be displayed on the overpack:
- (a) the primary class label and each subsidiary class label for each of the dangerous goods contained in the overpack, except that only one label is required for dangerous goods that are included in the same class; and
 - (b) the shipping name and UN number of the dangerous goods.
- (4) When dangerous goods included in Class 7, Radioactive Materials, are transported in an overpack and a label is required to be displayed by this Part, the overpack must be prepared in accordance with section 16(4) of the “Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations”.

- (3) Lorsque l’apposition de la plaque DANGER est autorisée sur un grand contenant, il est permis de continuer d’utiliser cette plaque, au lieu de toute autre plaque, jusqu’à ce qu’il ne contienne plus aucune des marchandises dangereuses indiquées par cette plaque.

14. Le titre de l’article 4.10 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4.10 Étiquettes sur un petit contenant

15. L’article 4.10 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

- (5) Malgré le paragraphe (1), une étiquette n’a pas à être apposée sur un petit contenant qui contient une matière radioactive si l’appellation réglementaire et le numéro UN des matières radioactives sont apposés sur le petit contenant et, selon le cas :
- a) si la matière radioactive est, contenue dans un appareil d’exposition, au sens du « Règlement sur les substances nucléaires et les appareils à rayonnement » et si le petit contenant porte les marques exigées par l’alinéa 16(5)a) du « Règlement sur l’emballage et le transport des substances nucléaires »;
 - b) si la matière FAS-I, au sens du paragraphe 1(1) du « Règlement sur l’emballage et le transport des substances nucléaires » et si le petit contenant porte les marques exigées par l’alinéa 16(5)c) du « Règlement sur l’emballage et le transport des substances nucléaires ».

16. La partie 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après l’article 4.10, de ce qui suit :

4.10.1 Indications de danger sur un suremballage

- (1) Lorsque la présente partie exige l’apposition d’une indication de danger sur un petit contenant et que celui-ci est placé dans un suremballage, la personne qui prépare ce suremballage appose ce qui suit:
- a) le mot « Suremballage » ou « Overpack » sur au moins l’un des côtés du suremballage;
 - b) les renseignements exigés par le paragraphe (3) sur un des côtés du suremballage, si sa capacité est inférieure à 1,8 m³ (64 pieds cubes);
 - c) les renseignements exigés par le paragraphe (3) sur deux côtés opposés du suremballage, si sa capacité est supérieure ou égale à 1,8 m³ (64 pieds cubes).
- (2) Les alinéas (1)b) et c) ne s’appliquent pas si l’indication de danger sur le petit contenant est visible de l’extérieur du suremballage.
- (3) Les renseignements ci-après doivent être apposés sur le suremballage :
- a) l’étiquette de la classe primaire et celle de chaque classe subsidiaire de chacune des marchandises dangereuses placées dans le suremballage, sauf qu’une seule étiquette est exigée pour les marchandises dangereuses incluses dans la même classe;
 - b) l’appellation réglementaire et le numéro UN des marchandises dangereuses.
- (4) Lorsque des marchandises dangereuses incluses dans la classe 7, Matières radioactives, sont transportées dans un suremballage et que la présente partie exige l’apposition d’une étiquette, le suremballage doit être préparé conformément au paragraphe 16(4) du « Règlement sur l’emballage et le transport des substances nucléaires ».

4.10.2 Safety Marks on a Consolidation Bin

When a label is required by this Part to be displayed on a small means of containment that is inside a consolidation bin, an indication of each class of dangerous goods contained in the consolidation bin must be clearly and legibly marked on a tag or fixed display device that is attached to the bin.

17. Subsection 4.11(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

- (1) Lorsque des marchandises dangereuses sont en transport dans un petit contenant qui doit porter une étiquette indiquant leur classe primaire, l'appellation réglementaire des marchandises dangereuses doit être apposée sur le petit contenant à côté de l'étiquette indiquant leur classe primaire.

18. Sections 4.15 and 4.16 of the Regulations are replaced by the following:**4.15 Placards on a Large Means of Containment**

- (1) The primary class placard for each of the dangerous goods contained in a large means of containment, other than a ship or an aircraft, must be displayed on each side and on each end of the large means of containment.
- (2) If two or more dangerous goods have different UN numbers but are identified by the same placard or placards, the placard or placards are required to be displayed only once on each side and on each end of a large means of containment.

Each placard needs to be displayed only once on each side and each end of a large means of containment regardless of how many products in the large means of containment have that class (primary or subsidiary).

For example, if UN1052, HYDROGEN FLUORIDE, ANHYDROUS (primary class 8 and subsidiary class 6.1), and UN1541, ACETONE CYANOHYDRIN, STABILIZED (class 6.1), are transported together in a truck, only 2 placards are required to be displayed on each side and on each end of the truck: the Class 8 placard (Corrosives) and the Class 6.1 placard (Toxic Substances).

4.15.1 Subsidiary Class Placards on a Large Means of Containment

A subsidiary class placard for dangerous goods must be displayed, next to the primary class placard for the dangerous goods, on each side and on each end of a large means of containment if the dangerous goods require an emergency response assistance plan and

- (a) have a subsidiary class of Class 1, Explosives, in which case the placard is the one illustrated for Class 1.1, 1.2 or 1.3 in the appendix to this Part;
- (b) have a subsidiary class of Class 4.3, Water-reactive Substances, in which case the placard is the one illustrated for Class 4.3 in the appendix to this Part;
- (c) have a subsidiary class of Class 6.1, Toxic Substances, and are included in Packing Group I due to inhalation toxicity, in which case the placard is the one illustrated for Class 6.1 in the appendix to this Part; or

4.10.2 Indications de danger sur un conteneur de groupage

Lorsque la présente partie exige l'apposition d'une étiquette sur un petit contenant placé dans un conteneur de groupage, une indication de chacune des classes de marchandises dangereuses contenues dans le conteneur de groupage doit être clairement et lisiblement indiquée sur une étiquette volante ou un dispositif d'affichage fixé au conteneur.

17. Le paragraphe 4.11(1) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (1) Lorsque des marchandises dangereuses sont en transport dans un petit contenant qui doit porter une étiquette indiquant leur classe primaire, l'appellation réglementaire des marchandises dangereuses doit être apposée sur le petit contenant à côté de l'étiquette indiquant leur classe primaire.

18. Les articles 4.15 et 4.16 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**4.15 Plaques sur un grand contenant**

- (1) La plaque indiquant la classe primaire de chaque marchandise dangereuse placée dans un grand contenant, autre qu'un navire ou un aéronef, doit être apposée sur chaque côté et à chaque extrémité du grand contenant.
- (2) Lorsque deux ou plusieurs marchandises dangereuses ont des numéros UN différents mais sont identifiées par la ou les mêmes plaques de classe primaire, un seul exemplaire de cette plaque ou de ces plaques est exigé sur chaque côté et à chaque extrémité du grand contenant.

Chaque plaque n'a à être apposée qu'une fois sur chaque côté et à chaque extrémité d'un grand contenant, peu importe le nombre de produits ayant cette classe (primaire ou subsidiaire) qu'il contient.

Par exemple, si UN1052, FLUORURE D'HYDROGÈNE ANHYDRE (classe primaire : 8 et classe subsidiaire : 6.1) et UN1541, CYANOHYDRINE D'ACÉTONE STABILISÉE (classe 6.1) sont transportés ensemble dans un camion, seulement deux plaques doivent être apposées sur chaque côté et à chaque extrémité du camion, c'est-à-dire la plaque pour la classe 8 (Matières corrosives) et celle de la classe 6.1 (Matières toxiques).

4.15.1 Plaques indiquant la classe subsidiaire sur un grand contenant

Une plaque indiquant la classe subsidiaire de marchandises dangereuses doit être apposée, à côté de la plaque indiquant la classe primaire des marchandises dangereuses, sur chaque côté et à chaque extrémité d'un grand contenant, si les marchandises dangereuses exigent un plan d'intervention d'urgence et :

- a) si elles sont de la classe subsidiaire classe 1, Explosifs, la plaque est celle qui est illustrée pour les classes 1.1, 1.2 ou 1.3 à l'appendice de la présente partie;
- b) si elles sont de la classe subsidiaire classe 4.3, Matières hydroréactives, la plaque est celle qui est illustrée pour la classe 4.3 à l'appendice de la présente partie;
- c) si elles sont de la classe subsidiaire classe 6.1, Matières toxiques, et sont incluses dans le groupe

- (d) have a subsidiary class of Class 8, Corrosives, and are UN2977, RADIOACTIVE MATERIAL, URANIUM HEXAFLUORIDE, FISSILE, or UN2978, RADIOACTIVE MATERIAL, URANIUM HEXAFLUORIDE, non-fissile or fissile excepted, in which case the placard is the one illustrated for Class 8 in the appendix to this Part.

4.15.2 UN Numbers on a Large Means of Containment

UN numbers, except UN numbers for dangerous goods included in Class 1, Explosives, must be displayed on a large means of containment in accordance with subsection 4.8(2) if the dangerous goods

- (a) are in a quantity or concentration for which an emergency response assistance plan is required; or
- (b) are a liquid or a gas in direct contact with the large means of containment.

4.15.3 Placards and UN Numbers on a Large Means of Containment

A placard, or a placard and UN number, must be displayed on each side and on each end of a large means of containment, except that

- (a) in the case of a large means of containment that is permanently connected to a frame, such as a truck frame or a supporting frame for the means of containment, the placard, or the placard and UN number, may be displayed on the frame if the resulting position of the placard, or the placard and UN number, is equivalent on each side and on each end of the means of containment;
- (b) in the case of a large means of containment that is a trailer unit, the placard, or the placard and UN number, may be displayed on the front of the vehicle that is attached to the trailer unit rather than on the leading end of the trailer unit; and
The trailer unit of a truck includes a tank.
- (c) in the case of a large means of containment that is an intermediate bulk container (IBC) with a capacity greater than 450 L but less than or equal to 3 000 L,
 - (i) a placard and UN number may be displayed on two opposite sides of the IBC, or
 - (ii) a label for each primary and subsidiary class as well as a UN number and a shipping name may be displayed on two opposite sides of the IBC.

When IBCs that have labels on them are inside a road vehicle or railway vehicle or are loaded onto a road vehicle or railway vehicle, the requirements of this Part for the display of placards on the road vehicle or railway vehicle still apply.

4.15.4 Visibility of Labels, Placards and UN Numbers on a Large Means of Containment

- (1) When a large means of containment that has labels or placards displayed on it is inside another large means of containment and those labels or placards are not visible, the

d’emballage I en raison de leur toxicité par inhalation la plaque est celle qui est illustrée pour la classe 6.1 à l’appendice de la présente partie;

- d) si elles sont de la classe subsidiaire classe 8, Matières corrosives, et sont les suivantes : UN2977, MATIÈRES RADIOACTIVES, HEXAFLUORURE D’URANIUM, FISSILES ou UN2978, MATIÈRES RADIOACTIVES, HEXAFLUORURE D’URANIUM, non fissiles ou fissiles exceptées, la plaque est celle qui est illustrée pour la classe 8 à l’appendice de la présente partie.

4.15.2 Numéros UN sur un grand contenant

Sauf dans le cas des numéros UN pour les marchandises dangereuses incluses dans la classe 1, Explosifs, les numéros UN doivent être apposés sur un grand contenant conformément au paragraphe 4.8(2) si les marchandises dangereuses sont :

- a) soit en une quantité ou une concentration pour lesquelles un plan d’intervention d’urgence est exigé;
- b) soit un liquide ou un gaz en contact direct avec le grand contenant.

4.15.3 Plaques et numéros UN sur un grand contenant

Une plaque, ou une plaque et un numéro UN, doit être apposée sur chaque côté et à chaque extrémité d’un grand contenant, sauf que :

- a) dans le cas d’un grand contenant rattaché de façon permanente à un cadre, tel que le châssis d’un camion ou l’ossature de support du contenant, il est permis d’apposer la plaque ou la plaque et le numéro UN sur le cadre si la position résultante de la plaque, ou de la plaque et du numéro UN, est équivalente sur chaque côté et à chaque extrémité du grand contenant;
- b) dans le cas d’un grand contenant qui est une remorque, il est permis d’apposer la plaque ou la plaque et le numéro UN sur l’avant du véhicule qui est rattaché à la remorque plutôt que sur la partie avant de la remorque;
La remorque d’un camion comprend une citerne.
- c) dans le cas d’un grand contenant qui est un grand récipient pour vrac (GRV) d’une capacité supérieure à 450 L mais inférieure ou égale à 3 000 L, il est permis d’apposer :
 - (i) soit une plaque et un numéro UN sur deux côtés opposés du GRV,
 - (ii) soit une étiquette pour chaque classe primaire et chaque classe subsidiaire ainsi qu’un numéro UN, et l’appellation réglementaire sur deux côtés opposés du GRV.

Lorsque des GRV portant des étiquettes se trouvent à bord d’un véhicule routier ou d’un véhicule ferroviaire, ou sont chargés sur un véhicule routier ou un véhicule ferroviaire, les exigences de la présente partie relatives à l’apposition de plaques sur ceux-ci continuent de s’appliquer.

4.15.4 Visibilité des étiquettes, des plaques et des numéros UN sur un grand contenant

- (1) Lorsqu’un grand contenant qui porte des étiquettes ou des plaques se trouve dans un autre grand contenant et que les étiquettes ou les plaques ne sont pas visibles, les plaques

placards required by this Part must be displayed on the outer large means of containment. The UN numbers that are required by this Part must also be displayed on the outer large means of containment.

- (2) When a large means of containment that has labels, placards, labels and UN numbers, or placards and UN numbers, displayed on it is loaded onto another large means of containment and those labels, placards, labels and UN numbers, or placards and UN numbers, are visible, the placards, or placards and UN numbers, are not required to be displayed on the other large means of containment.

For example, IBCs carried on a flatbed truck.

4.16 DANGER Placard

The display of a DANGER placard is not mandatory, but if it is not displayed, compliance with section 4.15 is required and the primary class placards for the dangerous goods must be displayed. However, compliance with section 4.15 is always required for dangerous goods that are not allowed to be identified by the DANGER placard but that may be loaded into the same large means of containment.

- (1) Except in the case of the dangerous goods listed in subsection (2) or a flammable gas referred to in subsection (3), a DANGER placard is permitted to be displayed on a large means of containment instead of any other placard required by section 4.15, if
- (a) the large means of containment contains two or more dangerous goods that require different placards; and
 - (b) the dangerous goods loaded into the large means of containment are contained in two or more small means of containment.
- (2) The DANGER placard referred to in subsection (1) must not be displayed on a large means of containment for
- (a) dangerous goods that have a gross mass greater than 1 000 kg, are included in the same class and are offered for transport by one consignor;
 - (b) dangerous goods that require an emergency response assistance plan;
 - (c) dangerous goods included in Class 1, Explosives;
 - (d) dangerous goods included in Class 2.3, Toxic Gases;
 - (e) dangerous goods included in Class 4.3, Water-reactive Substances;
 - (f) dangerous goods included in Class 5.2, Organic Peroxides, Type B, liquid or solid, that require a control or emergency temperature;
 - (g) dangerous goods included in Class 6.1, Toxic Substances, that are subject to special provision 23; and
 - (h) dangerous goods included in Class 7, Radioactive Materials, that require a Category III – Yellow label.

- (3) If a road vehicle or railway vehicle to be transported by ship contains a flammable gas, the flammable gas placard

exigées par la présente partie doivent être apposées sur le grand contenant extérieur. Le grand contenant extérieur doit aussi porter les numéros UN exigés par la présente partie.

- (2) Lorsqu'un grand contenant qui porte des étiquettes, des plaques, des étiquettes et des numéros UN, ou des plaques et des numéros UN, est chargé à bord d'un autre grand contenant et que ces étiquettes, plaques, étiquettes et numéros UN, ou les plaques et numéros UN, sont visibles, il n'est pas nécessaire d'apposer les plaques, ou les plaques et les numéros UN, sur l'autre grand contenant.

Par exemple, des GRV transportés sur un camion à plateau.

4.16 Plaque DANGER

L'apposition d'une plaque DANGER est facultative, mais, si celle-ci n'est pas apposée, l'article 4.15 doit être respecté et les plaques indiquant la classe primaire pour les marchandises dangereuses doivent être apposées. Cependant, la conformité à l'article 4.15 est toujours exigée pour les marchandises dangereuses qui ne peuvent pas être indiquées par la plaque DANGER, mais qui peuvent être chargées dans le même grand contenant.

- (1) Sauf dans le cas des marchandises dangereuses énumérées au paragraphe (2) ou un gaz inflammable visé au paragraphe (3), il est permis d'apposer une plaque DANGER sur un grand contenant, au lieu de toute autre plaque exigée par l'article 4.15, si les conditions suivantes sont réunies :
- a) le grand contenant contient deux ou plusieurs marchandises dangereuses qui exigent des plaques différentes;
 - b) les marchandises dangereuses chargées dans le grand contenant sont placées dans deux ou plusieurs petits contenants.
- (2) La plaque DANGER visée au paragraphe (1) ne doit pas être apposée sur un grand contenant dans le cas des marchandises dangereuses suivantes :
- a) celles qui ont une masse brute supérieure à 1 000 kg, qui sont incluses dans une seule classe et font l'objet d'une demande de transport par un seul expéditeur;
 - b) celles qui exigent un plan d'intervention d'urgence;
 - c) celles qui sont incluses dans la classe 1, Explosifs;
 - d) celles qui sont incluses dans la classe 2.3, Gaz toxiques;
 - e) celles qui sont incluses dans la classe 4.3, Matières hydroréactives;
 - f) celles qui sont incluses dans la classe 5.2, Peroxydes organiques, Type B, liquides ou solides, et exigent une température de régulation ou une température critique;
 - g) celles qui sont incluses dans la classe 6.1, Matières toxiques, assujetties à la disposition particulière 23;
 - h) celles qui sont incluses dans la classe 7, Matières radioactives, qui exigent une étiquette de catégorie III — jaune.
- (3) Tout véhicule routier ou véhicule ferroviaire qui contient un gaz inflammable et sera transporté à bord d'un navire doit

illustrated in the appendix to this Part must be displayed on the road vehicle or railway vehicle.

4.16.1 Placarding Exemption for Dangerous Goods Having a Gross Mass of 500 kg or Less

Subsection (1) provides an exemption from placarding requirements if the dangerous goods in or on a road vehicle or railway vehicle have a gross mass that is less than or equal to 500 kg.

Subsection (2) sets out which dangerous goods cannot be counted in the 500 kg and are, therefore, subject to the placarding requirements.

For example, a road vehicle contains 2 300 kg of dangerous goods. Of that quantity, 2 000 kg are dangerous goods that meet one of the conditions in subsection (2) and 300 kg are dangerous goods that do not meet any of the conditions in subsection (2).

The 2 000 kg of dangerous goods that meet one of the conditions in subsection (2) require a placard, but the remaining 300 kg of dangerous goods do not require a placard.

- (1) Except in the case of the dangerous goods listed in subsection (2), a placard is not required to be displayed on a road vehicle or railway vehicle if the dangerous goods in or on the road vehicle or railway vehicle have a gross mass that is less than or equal to 500 kg.
- (2) The exemption set out in subsection (1) does not apply to dangerous goods
 - (a) requiring an emergency response assistance plan;
 - (b) requiring the display of a subsidiary class placard in accordance with section 4.15.1;
 - (c) included in Class 1, Explosives, except for
 - (i) explosives referred to in subsection 4.17(1), and
 - (ii) explosives included in Class 1.1, 1.2, 1.3 or 1.5, if
 - (A) the explosives are not subject to special provision 85 or 86 and have a net explosives quantity that is less than or equal to 10 kg, or
 - (B) the explosives are subject to special provision 85 or 86 and the number of articles of explosives is less than or equal to 1 000;
 - (d) included in Class 2.1, Flammable Gases, if the road vehicle or railway vehicle is to be transported by ship;
 - (e) included in Class 2.3, Toxic Gases;
 - (f) included in Class 4.3, Water-reactive Substances;
 - (g) included in Class 5.2, Organic Peroxides, Type B, liquid or solid, that require a control or emergency temperature;
 - (h) included in Class 6.1, Toxic Substances, that are subject to special provision 23; or

porter la plaque de gaz inflammable illustrée à l'appendice de la présente partie.

4.16.1 Exemption relative aux plaques pour les marchandises dangereuses d'une masse brute de 500 kg ou moins

Le paragraphe (1) prévoit une exemption des exigences relatives à l'apposition de plaques si la masse brute des marchandises dangereuses dans un véhicule routier ou un véhicule ferroviaire est inférieure ou égale à 500 kg.

Le paragraphe (2) indique les marchandises dangereuses qui ne peuvent être incluses dans les 500 kg et sont, par conséquent, assujetties aux exigences relatives à l'apposition de plaques.

Par exemple, un véhicule routier contient 2 300 kg de marchandises dangereuses. De cette quantité, 2 000 kg sont des marchandises dangereuses qui sont conformes à l'une des conditions du paragraphe (2) et 300 kg sont des marchandises dangereuses qui ne sont conformes à aucune des conditions du paragraphe (2).

Les 2 000 kg de marchandises dangereuses qui sont conformes à l'une des conditions du paragraphe (2) exigent l'apposition d'une plaque, mais les 300 kg restants de marchandises dangereuses n'exigent pas l'apposition d'une plaque.

- (1) Sauf dans le cas des marchandises dangereuses énumérées au paragraphe (2), il n'est pas nécessaire d'apposer une plaque sur un véhicule routier ou un véhicule ferroviaire si la masse brute des marchandises dangereuses à bord du véhicule routier ou du véhicule ferroviaire est inférieure ou égale à 500 kg.
- (2) L'exemption prévue au paragraphe (1) ne s'applique pas aux marchandises dangereuses suivantes :
 - a) celles qui exigent un plan d'intervention d'urgence;
 - b) celles qui exigent l'apposition d'une plaque de classe subsidiaire conformément à l'article 4.15.1;
 - c) celles qui sont incluses dans la classe 1, Explosifs, à l'exception des explosifs suivants :
 - (i) ceux visés au paragraphe 4.17(1),
 - (ii) ceux qui sont incluses dans la classe 1.1, 1.2, 1.3 ou 1.5 dans les cas suivants :
 - (A) ils ne sont pas assujettis aux dispositions particulières 85 ou 86 et leur quantité nette d'explosifs est inférieure ou égale à 10 kg,
 - (B) ils sont assujettis aux dispositions particulières 85 ou 86 et leur nombre d'articles est inférieur ou égal à 1 000;
 - d) celles qui sont incluses dans la classe 2.1, Gaz inflammables, lorsque le véhicule routier ou le véhicule ferroviaire doit être transporté à bord d'un navire;
 - e) celles qui sont incluses dans la classe 2.3, Gaz toxiques;
 - f) celles qui sont incluses dans la classe 4.3, Matières hydroréactives;
 - g) celles qui sont incluses dans la classe 5.2, Peroxydes organiques, Type B, liquides ou solides et exigent une

- (i) included in Class 7, Radioactive Materials, that require a Category III – Yellow label.

température de régulation ou une température critique;

- h) celles qui sont incluses dans la classe 6.1, Matières toxiques, assujetties à la disposition particulière 23;
- i) celles qui sont incluses dans la classe 7, Matières radioactives, qui exigent une étiquette de catégorie III — jaune.

19. The title of section 4.17 of the Regulations is replaced by the following:

19. Le titre de l'article 4.17 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4.17 Class 1, Explosives

4.17 Classe 1, Explosifs

20. Subsection 4.17(3) of the Regulations is repealed.

20. Le paragraphe 4.17(3) du même règlement est abrogé.

21. Section 4.18 of the Regulations is replaced by the following:

21. L'article 4.18 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4.18 Options for Class 2, Gases

4.18 Options concernant la Classe 2, Gaz

Despite section 4.15, if a road vehicle transporting toxic gases, flammable gases or oxygen, or gases included in Class 2.2, Non-Flammable and Non-toxic Gases, is placarded with the Toxic Gases placard, the following placards are not required to be displayed on the road vehicle:

Malgré l'article 4.15, les plaques ci-après n'ont pas à être apposées sur un véhicule routier qui transporte des gaz toxiques, des gaz inflammables ou de l'oxygène, ou des gaz inclus dans la classe 2.2, Gaz ininflammables, non toxiques, et qui porte une plaque pour gaz toxiques :

- (a) the Flammable Gases placard;
- (b) the Oxidizing Gases placard; and
- (c) the Non-Flammable and Non-toxic Gases placard.

- a) la plaque Gaz inflammables;
- b) la plaque pour les gaz comburants;
- c) la plaque pour les Gaz ininflammables, non toxiques.

4.18.1 Class 2, Gases: Placards for Oxidizing Gases

4.18.1 Classe 2, Gaz : Plaques pour les gaz comburants

When dangerous goods included in Class 2, Gases, and contained in a large means of containment are oxidizing gases, the oxidizing gas placard illustrated in the appendix to this Part must be displayed on the large means of containment for the following dangerous goods instead of the placard required by section 4.15, but if an emergency response assistance plan is required for the dangerous goods the UN number must also be displayed:

Lorsque des marchandises dangereuses de la classe 2, Gaz, qui sont placées dans un grand contenant sont des gaz comburants, la plaque pour les gaz comburants illustrée à l'appendice de la présente partie doit être apposée, sur le grand contenant, pour les marchandises dangereuses ci-après, au lieu de la plaque exigée par l'article 4.15, mais, si un plan d'intervention d'urgence est exigé pour ces marchandises dangereuses, le numéro UN doit également être apposé :

- (a) UN1072, OXYGEN, COMPRESSED;
- (b) UN1073, OXYGEN, REFRIGERATED LIQUID;
- (c) UN3156, COMPRESSED GAS, OXIDIZING, N.O.S.; and
- (d) UN3157, LIQUEFIED GAS, OXIDIZING, N.O.S.

- a) UN1072, OXYGÈNE COMPRIMÉ;
- b) UN1073, OXYGÈNE LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ;
- c) UN3156, GAZ COMPRIMÉ COMBURANT, N.S.A.;
- d) UN3157, GAZ LIQUÉFIÉ COMBURANT, N.S.A.

4.18.2 Class 2, Gases: Placards for UN1005, ANHYDROUS AMMONIA

4.18.2 Classe 2, Gaz : Plaques pour UN1005, AMMONIAC ANHYDRE

When UN1005, ANHYDROUS AMMONIA, is contained in a large means of containment, the large means of containment must have displayed on it

Lorsque UN1005, AMMONIAC ANHYDRE, est placé dans un grand contenant, celui-ci doit porter :

- (a) the Class 2.3 placard and a UN number; or
- (b) the anhydrous ammonia placard and, on at least two sides, the words "Anhydrous Ammonia, Inhalation Hazard" or "Ammoniac anhydre, dangereux par inhalation" on a contrasting background in letters at least 6 mm wide and at least 50 mm high.

- a) soit la plaque pour la classe 2.3 et un numéro UN;
- b) soit la plaque pour l'ammoniac anhydre et, sur au moins deux côtés, l'expression « Ammoniac anhydre, dangereux par inhalation » ou « Anhydrous Ammonia, Inhalation Hazard » sur un fond contrastant en lettres d'une largeur d'au moins 6 mm et d'une hauteur d'au moins 50 mm.

4.18.3 Class 2, Gases: Placards for Tube Trailers

4.18.3 Classe 2, Gaz : Plaques pour remorques porte-tubes

When dangerous goods included in Class 2, Gases, are contained in a combination of tubes that are a single unit as a result of being interconnected through a piping arrangement and are permanently mounted on a structural frame for

Lorsque des marchandises dangereuses de la classe 2, Gaz, sont contenues dans un ensemble de tubes assemblés en une seule unité par interconnexion de tuyauterie et sont montées de façon permanente sur un cadre pour le transport, il est

transport, the combination of tubes may be placarded as if it were one large means of containment.

22. The title of section 4.19 of the Regulations is replaced by the following:

4.19 Placards and UN Numbers on a Compartmentalized Large Means of Containment

23. (1) Paragraph 4.19(2)(b) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

- (b) the UN number of the dangerous goods in a compartment must be displayed on each side of that compartment and on each end of the compartmentalized large means of containment, except that, if all the dangerous goods are included in Class 3, Flammable Liquids, only the UN number of the dangerous goods with the lowest flash point is required to be displayed on each side and on each end of the compartmentalized large means of containment.

(2) Section 4.19 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) Despite paragraph (2)(b), if a compartmentalized large means of containment contains UN3475, ETHANOL AND GAS-OILINE MIXTURE, the UN number “UN3475” must be displayed, in addition to the UN number of the dangerous goods with the lowest flash point, on each side and on each end of the compartmentalized large means of containment.

24. The portion of section 4.21 of the Regulations after the title is replaced by the following:

- (1) If the fumigation of a large means of containment is done using dangerous goods, the fumigation sign must be displayed at or next to each entryway through which a person can enter into the large means of containment. The consignor must ensure that the fumigation sign is displayed by the person in charge of the fumigation process and that the sign has displayed on it the name of the fumigant, the date and time the fumigant was applied and the date of ventilation.
- (2) The fumigation sign must continue to be displayed on a large means of containment that has been fumigated until
 - (a) the large means of containment has been ventilated to remove harmful concentrations of the fumigant; and
 - (b) the dangerous goods that were in the large means of containment during the fumigation have been unloaded.

25. The portion of section 4.22.1 of the Regulations after the title is replaced by the following:

The Category B mark illustrated in the appendix to this Part must be displayed, instead of the Class 6.2, Infectious Substances label, on a small means of containment containing infectious substances included in UN3373, BIOLOGICAL SUBSTANCE, CATEGORY B.

26. The Regulations are amended by adding the following after section 4.22.1:

4.23 Toxic – Inhalation Hazard

- (1) When dangerous goods that are subject to special provision 23 are in transport in a small means of containment, the words “toxic by inhalation”, “toxic – inhalation hazard”,

permis d’apposer des plaques sur l’ensemble de tubes comme s’il était un grand contenant.

22. Le titre de l’article 4.19 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4.19 Plaques et numéros UN sur un grand contenant compartimenté

23. (1) L’alinéa 4.19(2)(b) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (b) the UN number of the dangerous goods in a compartment must be displayed on each side of that compartment and on each end of the compartmentalized large means of containment, except that, if all the dangerous goods are included in Class 3, Flammable Liquids, only the UN number of the dangerous goods with the lowest flash point is required to be displayed on each side and on each end of the compartmentalized large means of containment.

(2) L’article 4.19 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Malgré l’alinéa (2)(b), si un grand contenant compartimenté contient UN3475, MÉLANGE D’ÉTHANOL ET D’ESSENCE, le numéro UN « UN3475 » doit être apposé, en plus du numéro UN de la marchandise dangereuse ayant le point d’éclair le plus bas, sur chaque côté et à chaque extrémité du grand contenant compartimenté.

24. Le passage de l’article 4.21 du même règlement suivant le titre est remplacé par ce qui suit :

- (1) Lorsqu’un grand contenant subit un traitement de fumigation au moyen de marchandises dangereuses, le signe de fumigation doit être apposé à chaque accès, ou juste à côté de celui-ci, par lequel une personne peut entrer dans le grand contenant. L’expéditeur veille à ce que le signe de fumigation soit apposé par la personne responsable de la fumigation et porte le nom du fumigant ainsi que la date et l’heure de son application et la date d’aération.
- (2) Le signe de fumigation doit demeurer apposé sur un grand contenant qui a été fumigé :
 - a) d’une part, jusqu’à ce que celui-ci ait été ventilé pour éliminer les concentrations nocives de fumigant;
 - b) d’autre part, jusqu’à ce que les matières dangereuses qui s’y trouvaient lors de la fumigation aient été déchargées.

25. Le passage de l’article 4.22.1 du même règlement suivant le titre est remplacé par ce qui suit :

La marque de la Catégorie B illustrée à l’appendice de la présente partie doit être apposée, au lieu de l’étiquette de la classe 6.2, Matières infectieuses, sur les petits contenants dans lesquels sont placées des matières infectieuses incluses dans UN3373, MATIÈRE BIOLOGIQUE, CATÉGORIE B.

26. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 4.22.1, de ce qui suit :

4.23 Toxicité par inhalation

- (1) Lorsque des marchandises dangereuses assujetties à la disposition particulière 23 sont en transport dans un petit contenant, la mention « toxique par inhalation », « toxicité par

“toxique par inhalation” or “toxicité par inhalation” must be displayed on the small means of containment next to the shipping name, unless these words are already part of the shipping name.

- (2) When dangerous goods that are subject to special provision 23 are in transport in a large means of containment, the words “toxic by inhalation”, “toxic – inhalation hazard”, “toxique par inhalation” or “toxicité par inhalation” must be displayed on the large means of containment in addition to any placard required by this Part.
- (3) Despite subsections (1) and (2), the words “POISON – INHALATION HAZARD” may be displayed on a means of containment as required under section 172.313 of 49 CFR.

27. The subheading “Label and Placard for UN1005, ANHYDROUS AMMONIA” after the illustration of the label and placard after the subheading “Class 2.3, Toxic Gases” in the appendix to Part 4 of the Regulations is replaced by the following:

Placard for UN1005, ANHYDROUS AMMONIA

28. The illustration, subheading and descriptions of the label and placard after the subheading “Class 5.2, Organic Peroxides” in the appendix to Part 4 of the Regulations are replaced by the following:



Label and Placard

- Black: Number and line 5 mm inside the edge for a label and 12.5 mm inside the edge for a placard
 - Black or white: Symbol
 - Yellow: Lower half of the background
 - Red: Upper half of the background
- The symbol is a flame.

inhalation », « toxic by inhalation » ou « toxic – inhalation hazard » doit être apposée sur le petit contenant à côté de l’appellation réglementaire, à moins que cette mention ne soit déjà comprise dans l’appellation réglementaire.

- (2) Lorsque des marchandises dangereuses assujetties à la disposition particulière 23 sont en transport dans un grand contenant, la mention « toxique par inhalation », « toxicité par inhalation », « toxic by inhalation » ou « toxic – inhalation hazard » doit être apposée sur le grand contenant, en plus de toute plaque exigée par la présente partie.
- (3) Malgré les paragraphes (1) et (2), il est permis d’apposer la mention « POISON – INHALATION HAZARD » sur un contenant comme l’exige l’article 172.313 du 49 CFR.

27. L’intertitre « Plaque et étiquette — UN1005, AMMONIAC ANHYDRE » qui figure sous l’illustration de l’étiquette et de la plaque figurant sous l’intertitre « Classe 2.3, Gaz toxiques », à l’appendice de la partie 4 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

Plaque — UN1005, AMMONIAC ANHYDRE

28. L’illustration, l’intertitre et de la description de l’étiquette et de la plaque qui figurent sous l’intertitre « Classe 5.2, Peroxydes organiques » à l’appendice de la partie 4 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :



Étiquette et plaque

- en noir : le chiffre et un trait situé à 5 mm du bord dans le cas d’une étiquette et à 12,5 mm du bord dans le cas d’une plaque
- en noir ou blanc: le symbole
- en jaune : la moitié inférieure du fond
- en rouge : la moitié supérieure du fond
- symbole : une flamme

29. The illustration and descriptions after the subheading “MARINE POLLUTANT MARK” in the appendix to Part 4 of the Regulations are replaced by the following:



Black: Symbol
 White: Background
 Size: For small means of containment, a square on point with each side at least 100 mm in length. For large means of containment, a square on point with each side at least 250 mm in length.

The symbol is a fish and a tree.

30. The descriptions after the illustration after the subheading “CATEGORY B MARK” in the appendix to Part 4 of the Regulations are replaced by the following:

Letters, numbers and line: Letters and numbers at least 6 mm high and line at least 2 mm wide
 White: Background, except that the background may be the colour of the means of containment if it contrasts with the letters, numbers and line
 Size: Square on point with each side at least 50 mm in length

31. The Table of Contents of Part 5 of the Regulations is amended by adding the following after the entry for section 5.17:

Consolidation Bins

Consolidation Bins..... 5.18

32. The italicized list after the heading “Definitions” in Part 5 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

consolidation bin

29. L’illustration et la description qui figurent sous l’intertitre « MARQUE DE POLLUANT MARIN » à l’appendice de la partie 4 du même règlement sont remplacées par ce qui suit :



en noir : le symbole
 en blanc : le fond
 dimensions : pour les petits contenants : un carré reposant sur une pointe dont chaque côté est d’une longueur d’au moins 100 mm. Pour les grands contenants : un carré reposant sur une pointe dont de chaque côté est d’une longueur d’au moins 250 mm.

Symbole : un poisson et un arbre

30. La description qui figure sous l’illustration figurant sous l’intertitre « MARQUE — CATÉGORIE B » à l’appendice de la partie 4 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

lettres, chiffres et traits : lettres et chiffres d’une hauteur d’au moins 6 mm et trait d’une largeur d’au moins 2 mm
 en blanc : le fond, sauf qu’il peut être de la couleur du contenant s’il contraste avec la couleur des lettres, des chiffres et du trait
 dimensions : carré reposant sur une pointe dont chaque côté est d’une longueur d’au moins 50 mm

31. La table des matières de la partie 5 du même règlement est modifiée par adjonction, après l’entrée de l’article 5.17, de ce qui suit :

Conteneurs de groupage

Conteneurs de groupage..... 5.18

32. La liste en italique qui suit l’intertitre « Définitions » de la partie 5 du même règlement est modifiée par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

conteneurs de groupage

33. The Regulations are amended by adding the following after section 5.17:

Consolidation Bins

5.18 Consolidation Bins

A person must not use a consolidation bin to handle or transport dangerous goods in a road vehicle unless

- (a) the capacity of the consolidation bin is less than or equal to 1.8 m³ (64 cubic feet);
- (b) the consolidation bin is reusable and constructed of plastic, wood or metal; and
- (c) the consolidation bin is blocked or braced within the road vehicle.

34. The portion of UN Numbers UN0027 and UN0028 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Col. 1	Col. 5
UN Number	Special Provisions
UN0027	76, 90
UN0028	90

35. Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after special provision 89:

- 90.** These Regulations, except for Part 1, Coming into Force, Repeal, Interpretation, General Provisions and Special Cases, and Part 2, Classification, do not apply to the handling, offering for transport or transporting of these dangerous goods on a road vehicle, a railway vehicle or on ship on a domestic voyage if
- (a) these dangerous goods are contained in small means of containment that
 - (i) are constructed of metal or robust, electrically conductive plastic,
 - (ii) are designed, constructed, filled, closed, secured and maintained so that under normal conditions of transport, including handling, there will be no accidental release of these dangerous goods that could endanger public safety, and
 - (iii) each have a capacity that is less than or equal to 500 g;
 - (b) the gross mass of all these dangerous goods is 12 kg or less;
 - (c) the gross mass of all the dangerous goods, including that of these dangerous goods,
 - (i) is less than or equal to 150 kg for dangerous goods transported on the road vehicle or the railway vehicle, and
 - (ii) is less than or equal to 150 kg for dangerous goods transported on the ship, excluding dangerous goods in a road vehicle or railway vehicle being transported on the ship; and
 - (d) these dangerous goods are in a quantity or concentration available to the general public and are transported by

33. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 5.17, de ce qui suit :

Conteneurs de groupage

5.18 Conteneurs de groupage

Il est interdit d'utiliser un conteneur de groupage pour manutentionner ou transporter des marchandises dangereuses dans un véhicule routier à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) le conteneur de groupage possède une capacité inférieure ou égale à 1,8m³ ou moins (64 pieds cubes);
- b) il est construit en bois, en plastique ou en métal et est réutilisable;
- c) il est bloqué ou immobilisé à l'intérieur du véhicule routier.

34. Le passage des numéros UN UN0027 et UN 0028 de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 5 sont remplacés par ce qui suit :

Col. 1	Col. 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN0027	76,90
UN0028	90

35. L'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après la disposition particulière 89, de ce qui suit :

- 90.** Le présent règlement, sauf la partie 1 Entrée en vigueur, abrogation, interprétation, dispositions générales et cas spéciaux, et la partie 2, Classification, ne s'applique pas à la manutention à la demande de transport ou au transport de ces marchandises dangereuses par véhicule routier, véhicule ferroviaire ou navire lors d'un voyage intérieur si, à la fois :
- a) ces marchandises dangereuses sont placées dans des petits contenants qui :
 - (i) sont construits en métal ou en plastique résistant ayant une conductivité électrique,
 - (ii) sont conçus, construits, remplis, obturés, arri-més et entretenus de façon à empêcher, dans des conditions normales de transport, y compris la manutention, tout rejet accidentel de ces marchandises dangereuses qui pourrait présenter un danger pour la sécurité publique,
 - (iii) ont chacun une capacité inférieure ou égale à 500g;
 - b) la masse brute de toutes ces marchandises dangereuses est de 12 kg ou moins;
 - c) la masse brute de toutes les marchandises dangereuses, y compris celle de ces marchandises dangereuses :
 - (i) est inférieure ou égale à 150 kg s'il s'agit de marchandises dangereuses transportées à bord du véhicule routier ou du véhicule ferroviaire,
 - (ii) est inférieure ou égale à 150 kg, s'il s'agit de marchandises dangereuses transportées à bord du navire, à l'exclusion des marchandises dangereuses se trouvant dans un véhicule routier ou un véhicule ferroviaire à bord du navire;

- (i) a user or purchaser of these dangerous goods, or
- (ii) a retailer to or from a user or purchaser of these dangerous goods.

UN0027, UN0028

- d) ces marchandises dangereuses sont dans des quantités ou des concentrations disponibles au grand public et sont transportées :

- (i) par l'utilisateur ou l'acheteur de ces marchandises dangereuses,
- (ii) par un détaillant à destination ou en provenance d'un utilisateur ou d'un acheteur de celles-ci.

UN0027, UN0028

TRANSITIONAL PROVISION

36. A person may, for a six-month period that begins on the day on which these Regulations come into force, comply with the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* as they read immediately before that day.

COMING INTO FORCE

37. These Regulations come into force on July 14, 2014.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

The *Transportation of Dangerous Goods Regulations* (TDG Regulations) require dangerous goods safety marks such as labels, placards, signs and marks to be displayed on a means of containment containing dangerous goods in transport. The dangerous goods safety marks identify the presence of the dangerous goods and the nature of the risk they pose.

There have been different interpretations and enforcement practices across provincial jurisdictions particularly regarding the DANGER placard. In the past, the DANGER placard could have left first responders uncertain as to the risks involved when they were called to the scene of an accident.

Objectives

These amendments modify several sections of the TDG Regulations to clarify the existing requirements for the display of labels on overpacks and modify the placarding scheme for large means of containment.

Description

Notable amendments to the TDG Regulations, as detailed below,

- introduce the notion of “overpack” with applicable requirements for the display of labels on overpacks;
- introduce a new way to deal with placarding large means of containment, which requires the placarding of any shipment of dangerous goods and provide a relaxation for some classes of dangerous goods transported in quantities of 500 kg or less. This significantly improves reciprocity with the United States *Code of Federal Regulations*, Title 49 (49 CFR);

DISPOSITION TRANSITOIRE

36. Toute personne peut, durant les six mois qui commencent à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, se conformer au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* dans sa version antérieure à cette date.

ENTRÉE EN VIGUEUR

37. Le présent règlement entre en vigueur le 14 juillet 2014.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (Règlement sur le TMD) exige que des indications de danger — marchandises dangereuses, telles que des étiquettes, des plaques, des signes et des marques, soient apposées sur les contenants qui renferment des marchandises dangereuses en transport. Elles indiquent la présence de marchandises dangereuses et la nature du danger que celles-ci présentent.

On a observé que les interprétations et les pratiques en matière d'application du Règlement sur le TMD, surtout à l'égard des plaques DANGER, diffèrent d'une province à l'autre. La plaque DANGER, lorsqu'elle était utilisée telle que permise auparavant, pouvait créer de la confusion chez les premiers intervenants appelés sur les lieux d'un accident à propos des risques auxquels ils s'exposent.

Objectifs

La présente modification change plusieurs articles du Règlement sur le TMD en vue de clarifier les exigences relatives à l'apposition d'indications de danger sur les suremballages et modifie les exigences relatives à l'apposition de plaques sur les grands contenants.

Description

Les modifications principales au Règlement sur le TMD consistent à :

- ajouter la définition de « suremballage » qui décrit les exigences relatives à l'apposition d'étiquettes sur ceux-ci;
- introduire de nouveaux critères pour l'apposition de plaques sur les grands contenants qui exigent l'apposition de plaques sur tout envoi de marchandises dangereuses et permettre un assouplissement des exigences pour le transport de certaines marchandises dangereuses en quantité allant jusqu'à 500 kg. Ces nouvelles exigences permettent une réciprocité accrue avec

- modify the requirements for the display of a DANGER placard to streamline placarding options for vehicles and also align with the 49 CFR;
- include a relaxation for placarding large means of containment that are intermediate bulk containers (IBCs) with a capacity greater than 450 litres but less than or equal to 3 000 litres; and
- introduce new safety marks for dangerous goods included in Class 5.2, Organic Peroxides, for marine pollutants and for limited quantities of dangerous goods, to harmonize with the *United Nations Recommendations for the Transport of Dangerous Goods* (UN Recommendations) and the 49 CFR.

Overpack and consolidation bin

A definition for “overpack” is added, along with new provisions to establish the labelling and marking requirements of the overpack. Since the concept of “overpack” was not recognized before, an overpack transiting to or through Canada was considered by definition to be a large means of containment; because an overpack was not a standardized means of containment, it was not permitted for use in the transportation of dangerous goods. This created a gap in the TDG Regulations and was causing enforcement problems, which are solved through this harmonization with the UN Recommendations, the *International Civil Aviation Organization* (ICAO) *Technical Instructions*, the *International Maritime Dangerous Goods Code* (IMDG Code) and the requirements of 49 CFR. Further, this harmonized placarding option simplifies selection and recognition of placarding for both the user and enforcement authorities. A definition is also added for “consolidation bin,” that defines a container for use in a road vehicle in which items from many shippers are grouped together for transport, and allows for the addition or removal of items during transport, as opposed to an overpack which must remain intact during the entire transportation process.

New placarding scheme

These amendments introduce a change from requiring the display of placards only when a certain quantity of dangerous goods is present, to requiring the display of safety marks for any quantity of dangerous goods. This change further recognizes that even though a placarded shipment of dangerous goods is in a quantity that could be exempted from placarding, it cannot be held to be out of compliance with the TDG Regulations, either as to the presence of danger or to the nature of the danger. For instance, under the present Regulations, a driver must remove the placards when the remaining quantity of dangerous goods no longer requires them. These amendments allow this same driver to retain the placards until the last delivery is completed and the vehicle no longer contains any of the dangerous goods indicated by the placard. As is the case with the overpack requirements, these amendments align our Regulations with those of 49 CFR and are helpful to emergency personnel and inspectors in both countries.

500 kg exemption: These amendments exempt some dangerous goods from the placarding requirements of section 4.15. This relaxation does not apply to dangerous goods transported by road or railway vehicle, such as Class 2.3, Toxic Gases,

celles du titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis (49 CFR);

- modifier les exigences relatives à l'apposition d'une plaque DANGER pour simplifier les choix d'apposition possibles sur les véhicules, et ainsi harmoniser les exigences avec le 49 CFR;
- assouplir l'exigence d'apposer des plaques sur les grands contenants qui sont des grands récipients pour vrac (GRV) dont la capacité est supérieure à 450 litres, mais inférieure ou égale à 3 000 litres;
- introduire de nouvelles indications de danger pour les marchandises dangereuses de la classe 5.2, Peroxydes organiques, pour les polluants marins et pour les quantités limitées de matières dangereuses, afin d'harmoniser nos exigences avec celles des *Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses des Nations Unies* (Recommandations de l'ONU) et du 49 CFR.

Suremballage et conteneur de groupage

La modification ajoute la définition de « suremballage » ainsi que de nouvelles dispositions définissant les exigences en matière d'étiquetage et de marquage du suremballage. Puisque le terme « suremballage » n'existait pas dans le Règlement sur le TMD, un suremballage en transit au Canada n'était pas considéré comme un grand contenant. Ainsi, celui-ci n'étant pas un contenant normalisé, son utilisation était permise pour le transport de marchandises dangereuses. Ceci entraînait des incohérences dans l'application du Règlement sur le TMD qui sont résolues par son harmonisation avec les Recommandations de l'ONU, les *Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale* (OACI), le *Code maritime international des marchandises dangereuses* (Code IMDG) et les exigences de 49 CFR. De plus, cette approche harmonisée simplifie la sélection et la reconnaissance des indications de danger — marchandises dangereuses autant pour les utilisateurs que pour les inspecteurs responsables de l'application du Règlement sur le TMD. Une définition de « conteneur de groupage » est également ajoutée afin de définir un contenant dans lequel plusieurs contenants de plusieurs expéditeurs sont regroupés pour le transport et dans lequel on peut ajouter ou enlever des contenants pendant le transport, au contraire d'un suremballage qui doit rester intact pendant toutes les étapes de transport.

Nouveau système d'apposition de plaques

La présente modification rend obligatoire l'apposition de plaques pour toute quantité de marchandises dangereuses, et non seulement pour une certaine quantité minimale. La modification reconnaît que pour un envoi de marchandises dangereuses dont la quantité pourrait bénéficier d'une exemption et qui porte une indication de danger, ladite indication de danger ne peut être qualifiée de non conforme au Règlement sur le TMD, quant à la présence ou à la nature d'un danger. Par exemple, les anciennes exigences du Règlement sur le TMD exigeaient que les plaques soient retirées lorsque la quantité de marchandises dangereuses est inférieure à la quantité spécifiée dans le Règlement sur le TMD. Cette modification permet à un conducteur qui livre sa cargaison à plusieurs endroits de laisser les plaques sur son véhicule jusqu'à ce que toutes les marchandises dangereuses indiquées par les plaques aient été déchargées. Comme pour les exigences du suremballage, cette modification permet d'harmoniser le Règlement sur le TMD avec le 49 CFR et sera utile pour les premiers intervenants et les inspecteurs des deux pays.

Exemption 500 kg : La modification exempte certaines marchandises dangereuses transportées à bord d'un véhicule routier ou

Class 4.3, Water-reactive Substances, Class 5.2, Organic Peroxides, type B, that require a control temperature, Class 7, Radioactive Materials, for which a Category III — yellow label is required, or Class 2.1, Flammable Gases, when destined to be transported by ship. This exemption also does not apply to dangerous goods for which the display of a UN number is required. The changes enhance harmonization with 49 CFR and with international recommendations.

To clarify the requirements for the 500 kg exemption, new placarding requirements replace section 4.15 in its entirety, including the table. The new section 4.15 requires that the primary class placard for each class of dangerous goods be affixed on a large means of containment, such as a truck, a rail car or an intermediate bulk container (IBC). In section 4.16.1 some dangerous goods are exempted from this requirement. These new requirements are fully harmonized with 49 CFR and are a significant improvement to cross-border trade in all modes of transport.

DANGER placard: The requirements for the display of the DANGER placard are in a new section 4.16. Since the United States and Canada are the only two countries that include a DANGER placard in their respective regulations and trade between the two countries is substantial, the requirements in section 4.16 are harmonized with the requirements in the U.S. regulations, 49 CFR.

The purpose of placards on a large means of containment is to allow, as much as possible, immediate identification of the primary class of dangerous goods and, when required, the subsidiary class, in the event of an accident or incident. If the UN number is also required to be displayed, emergency responders base their immediate response on that number. The DANGER placard does not provide the information that primary class and subsidiary class placards and UN numbers provide. Consequently, the use of a DANGER placard will be restricted to certain dangerous goods and to groupings of small means of containment.

Section 4.18 of the previous TDG Regulations allowed a mixed load of gases to be identified by the DANGER placard with the most dangerous of the gases identified by the appropriate class placard. The placarding options created various possibilities for compliance, which were confusing for first responders. These options are removed through this new placarding scheme to be consistent with 49 CFR.

New safety marks

These amendments introduce new dangerous goods safety marks for dangerous goods included in Class 5.2, Organic Peroxides, for marine pollutants and also for dangerous goods offered for transport under the limited quantity exemption. The new dangerous goods safety marks have already been introduced in the UN Recommendations and the 49 CFR and facilitate movements of dangerous goods transported under the IMDG Code, the ICAO Technical Instructions and 49 CFR. A transitional period is also included to allow the previous limited quantity marking to be used until

ferroviaire des exigences d'apposition des plaques de l'article 4.15. Cet assouplissement ne s'applique pas aux marchandises dangereuses transportées par voie routière ou ferroviaire suivantes : classe 2.3, Gaz toxiques; classe 4.3, Matières hydro-réactives; classe 5.2, Peroxydes organiques du type B transportés qui requièrent une température de régulation; classe 7, Matières radioactives pour lesquelles une étiquette de catégorie III — jaune est exigée, ou classe 2.1, Gaz inflammables, lorsque le contenant doit être transporté à bord d'un navire. L'exemption n'inclut pas les marchandises dangereuses qui exigent l'apposition d'un numéro UN. Les modifications contribuent à l'harmonisation avec le 49 CFR et les recommandations internationales.

Pour préciser les exigences relatives à l'exemption de 500 kg, de nouvelles exigences concernant l'apposition de plaques remplacent entièrement l'article 4.15, y compris le tableau. Le nouvel article 4.15 exige l'apposition d'une plaque pour la classe primaire de chacune des marchandises dangereuses dans un grand contenant, notamment les camions, les wagons et les grands récipients pour vrac (GRV). À l'article 4.16.1, nous exemptons certaines marchandises dangereuses de cette exigence. Ces nouvelles exigences sont totalement harmonisées avec le 49 CFR et permettent ainsi d'améliorer la fluidité des échanges transfrontaliers pour tous les modes de transport.

Plaque DANGER : Les exigences relatives à l'apposition d'une plaque DANGER font partie d'un nouvel article 4.16. Comme les États-Unis et le Canada sont les seuls pays permettant l'utilisation de la plaque DANGER et que les échanges entre les deux pays sont importants, les exigences contenues à l'article 4.16 sont harmonisées avec celles du règlement des États-Unis, le 49 CFR.

Les plaques sur les grands contenants visent, dans la mesure du possible, à reconnaître immédiatement la classe primaire des marchandises dangereuses et, selon le cas, leur classe subsidiaire en cas d'accident ou d'incident. Si un numéro UN est également exigé, les intervenants d'urgence fondent leurs interventions immédiates sur cette information. La plaque DANGER ne fournit pas les renseignements que procurent les plaques de classe primaire et de classe subsidiaire et les numéros UN. L'utilisation de la plaque DANGER doit donc se limiter à certaines marchandises dangereuses et à des groupements de petits contenants.

L'article 4.18 du Règlement sur le TMD permettait d'identifier un chargement de gaz inclus dans des classes différentes au moyen de la plaque DANGER accompagnée de la plaque identifiant le gaz le plus dangereux. Les options d'apposition de plaques offraient plusieurs possibilités pour être conforme, ce qui pouvait semer la confusion chez les premiers intervenants. Ces options sont éliminées grâce au nouveau système d'apposition de plaques harmonisé au 49 CFR.

Nouvelles indications de danger

Cette modification introduit de nouvelles indications de danger — marchandises dangereuses pour les marchandises dangereuses de la classe 5.2, Peroxydes organiques, pour les polluants marins, et pour les marchandises dangereuses bénéficiant de l'exemption pour quantités limitées. Ces nouvelles indications de danger — marchandises dangereuses figurent maintenant dans les Recommandations de l'ONU et le 49 CFR, et faciliteront le transport de marchandises dangereuses d'après les exigences du Code IMDG, les Instructions techniques de l'OACI et le 49 CFR. Une

December 31, 2020, so that stakeholders can liquidate their pre-marked stock.

Other amendments

- These amendments clarify when the dangerous goods safety marks must be removed. The determination of when to change or remove safety marks is left to the person responsible for the means of containment in the current Regulations. It now specifies that the safety marks can remain until the danger indicated by the dangerous goods safety marks is no longer present.
- These amendments add a marking requirement on the means of containment for certain dangerous goods in transport to indicate that the contents are toxic by inhalation. These amendments align the requirements with those of 49 CFR.
- These amendments harmonize the text of section 4.21, Fumigation Sign, with the UN Recommendations, the IMDG Code and 49 CFR.
- These amendments introduce a new special provision 90 that limits the maximum quantity of black powder transported under UN0027 and UN0028 to 10 kg.

“One-for-One” Rule

The proposal would constitute an OUT under the “One-for-One” Rule. The relaxation allows placards or labels on opposite sides of an IBC. This relaxation eliminates the need for over 100 equivalency certificates (permits) currently in place. Since certificates are valid for two years, this equates to a reduction in administrative burden of \$43,400 over 10 years, resulting in an annualized reduction of approximately \$6,500. The cost of applying for an equivalency certificate is based on an average requirement of three hours at \$43.14 per hour;

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposed amendment.

Consultation

Consultation included the identification of issues and concerns involving groups and organizations engaged in transporting dangerous goods or responsible for public safety. Clarity and presentation of the texts, costs and benefits, alternatives, and enforcement policies were discussed. The proposed amendments were presented to the following:

- the members of the Federal/Provincial/Territorial TDG Task Force, spring 2009 and 2010, winter 2011;
- the members of the Transportation of Dangerous Goods General Policy Advisory Council, spring 2009 and 2010, winter 2011;
- the members of the Multi-Association Committee on Transportation of Dangerous Goods (MACTDG), spring 2009 and 2010, winter 2011;
- the general public through the Transportation of Dangerous Goods Web site, spring 2009 and 2010; and
- the five TDG regional offices, spring 2009 and 2010, winter 2011.

période de transition est allouée pour permettre l'utilisation des indications de quantité limitée existantes jusqu'au 31 décembre 2020, donnant ainsi l'occasion aux utilisateurs d'épuiser leurs stocks déjà identifiés existants.

Autres modifications

- La modification clarifie dans quels cas les indications de danger — marchandises dangereuses doivent être retirées. Le Règlement sur le TMD précisait que la personne responsable devait déterminer si les indications de danger devaient être retirées ou modifiées. En outre, le nouveau texte fait en sorte que les plaques puissent demeurer en place jusqu'à ce que le danger indiqué par celles-ci ne soit plus présent.
- La modification exige également qu'une indication supplémentaire soit apposée sur un contenant qui transporte certaines marchandises dangereuses lorsque le contenu est toxique par inhalation. Cette exigence s'harmonise à celle du 49 CFR.
- La modification harmonise le texte de l'article 4.21, Signe de fumigation, avec celui des Recommandations de l'ONU, du Code IMDG et du 49 CFR.
- La modification introduit une nouvelle disposition 90 qui limite la quantité de poudre noire transportée sous l'appellation UN0027 ou UN0028 à 10 kg.

Règle du « un pour un »

La modification entraîne la suppression d'une exigence en vertu de la règle du « un pour un ». L'assouplissement permet l'apposition de plaques ou d'étiquettes sur chaque côté d'un GRV et élimine donc plus de 100 certificats d'équivalence actuellement en vigueur. Puisque les certificats sont valides pour une période de deux ans, le fardeau administratif est réduit de 43 000 \$ sur une période de 10 ans, c'est-à-dire une réduction annuelle d'environ 6 500 \$. Le coût de la préparation d'une demande de certificat prend en moyenne trois heures à 43,14 \$/heure.

Lentille des petites entreprises

Sans objet.

Consultation

Les consultations ont permis de cerner les problèmes et préoccupations des groupes et organismes responsables du transport des marchandises dangereuses ou de la sécurité publique. On a discuté de la clarté et de la présentation des textes, de coûts et d'avantages, de solutions de rechange et de politiques en matière d'application de la loi. Les modifications proposées ont été présentées aux groupes suivants :

- Groupe de travail fédéral/provincial/territorial sur les marchandises dangereuses, printemps 2009 et 2010, et hiver 2011;
- Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses, printemps 2009 et 2010, et hiver 2011;
- Multi-Association Committee on Transportation of Dangerous Goods (MACTDG) [Comité des associations sur le transport des marchandises dangereuses], printemps 2009 et 2010, et hiver 2011;
- le grand public par l'intermédiaire du site Web de Transport des marchandises dangereuses, printemps 2009 et 2010;
- les cinq bureaux régionaux du TMD, printemps 2009 et 2010, hiver 2011.

Comments were received from provincial authorities, carriers, industry, and enforcement personnel. Commenters generally supported the changes.

Commenters unanimously welcomed the addition of the concept of “overpack” in the TDG Regulations. While the current TDG Regulations require dangerous goods safety marks to be visible, the Regulations did not contain a definition for “overpack” or specific requirements for labelling and marking an overpack and this has caused inconsistencies in the application of the TDG Regulations in the provincial, territorial and federal jurisdictions.

Throughout informal consultation, commenters have expressed a desire to harmonize the definition and the labelling and marking requirements with international recommendations and U.S. regulations. The Directorate agrees with the commenters, and these amendments harmonize the overpack definition and marking requirements with international recommendations and with the requirements of 49 CFR. The industry will greatly benefit from this proposed harmonization, which is consistent with one of the objectives of the Regulatory Cooperation Council, namely to develop smarter and more effective approaches to regulation to enhance economic competitiveness.

Stakeholders requested that clearer direction be given in section 4.9, Removal of Dangerous Goods Safety Marks. Consequently, the wording of the section is clarified. For example, the text allows placards to remain displayed until the danger indicated by the placard is no longer present.

Many stakeholders supported the new placarding criteria, which were seen as a significant improvement over the current Regulations. Specifically for the 500 kg or less placarding exemption, the current wording has sometimes been interpreted by industry and the various jurisdictions enforcing the TDG Regulations as meaning that the placard must not be displayed for quantities of 500 kg or less, which is not the intent of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* (TDG Act, 1992).

One commenter objected to restricting the use of the DANGER placard for the transport of mixed loads of gases and suggested maintaining the options that are presently in place. However, these have proven to be confusing, leaving the emergency responders to guess which placarding option was used for a given shipment. These amendments align the placarding requirements of gases with those of other dangerous goods and also with the 49 CFR.

Another commenter agrees with the new restrictions for the use of the DANGER placard, stating that adequate information must be available to first responders about the risks they face. The commenter also agrees with the principle of harmonization with U.S. practices.

Other comments suggesting minor changes were incorporated where possible to

- Recognize that an overpack could be used to consolidate a single means of containment for ease of transportation;

Des observations ont été reçues de la part des autorités provinciales, des transporteurs, de l'industrie et du personnel chargé de l'application de la loi. De façon générale, ces intervenants appuient les changements.

Les intervenants approuvent à l'unanimité l'inclusion de la définition de « suremballage » dans le Règlement sur le TMD. Bien que le Règlement sur le TMD requiert l'apposition d'indications de danger — marchandises dangereuses de façon visible, l'absence d'une définition de « suremballage » ou d'exigences précises à propos de l'étiquetage et du marquage d'un suremballage a entraîné des incohérences dans l'application du Règlement sur le TMD dans les administrations provinciales, territoriales et fédérale.

Tout au long des consultations officielles, les intervenants ont exprimé un désir d'harmoniser la définition et les exigences d'étiquetage et de marquage avec les recommandations internationales et les règlements des États-Unis. La Direction générale du transport des marchandises dangereuses partage leur avis et ces modifications harmonisent la définition et les exigences de suremballage aux recommandations internationales et aux exigences du 49 CFR. L'harmonisation est très bénéfique pour l'industrie, et sera conforme à l'un des objectifs du Conseil de coopération en matière de réglementation, soit d'élaborer une approche plus judicieuse et plus efficace à l'égard de la réglementation afin de rehausser la compétitivité économique.

Les intervenants ont demandé que l'article 4.9 présente des directives plus claires quant à la suppression des indications de danger — marchandises dangereuses. C'est pourquoi la formulation de l'article est modifiée en ce sens. Par exemple, le nouveau texte fait en sorte que les plaques puissent demeurer en place jusqu'à ce que le danger indiqué par la plaque ne soit plus présent.

Plusieurs intervenants appuient les critères du nouveau système d'apposition de plaques qu'ils qualifient d'amélioration marquée au Règlement sur le TMD précédant. Plus particulièrement, en ce qui concerne l'exemption relative aux plaques pour les marchandises dangereuses d'une masse brute de 500 kg ou moins, le libellé avait parfois été interprété par l'industrie et dans les diverses administrations mettant en œuvre le Règlement sur le TMD comme signifiant que la plaque ne devait pas être apposée lorsque la masse est inférieure ou égale à 500 kg, ce qui n'était pas l'intention de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (Loi de 1992 sur le TMD).

Un intervenant s'opposait à la modification des exigences relatives à l'apposition de la plaque DANGER pour le transport de chargements mixtes de gaz et souhaitait que l'on maintienne les exigences originales. Toutefois, cette option porte à confusion, obligeant les intervenants d'urgence à deviner quelle option d'apposition de plaques a été utilisée pour un envoi donné. La modification harmonise les exigences relatives à l'apposition de plaques pour les gaz avec celles pour les autres marchandises dangereuses et avec le 49 CFR.

Un autre intervenant appuyait les nouvelles restrictions applicables à l'utilisation de la plaque DANGER, indiquant qu'il est important que les premiers intervenants reçoivent l'information nécessaire pour les alerter des risques auxquels ils s'exposent. Il appuyait également l'harmonisation avec les pratiques des États-Unis.

D'autres commentaires suggérant des modifications mineures ont été incorporés dans la mesure du possible afin de :

- Reconnaître qu'il est possible de consolider un seul contenant à l'aide d'un suremballage pour en faciliter le transport;

- Allow the transport of limited quantities of dangerous goods prepared in accordance with the ICAO Technical Instructions, even if they are not intended to be transported by aircraft; and
- Allow for a reduction of the limited quantity mark size for smaller means of containment.

The proposed Regulations were published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 1, 2012, followed by a 75-day comment period. Seventeen comments were received from the chemical manufacturing industry, the packaging industry, from carriers of dangerous goods, training companies and also from provincial authorities.

Fifteen of those comments were supportive of the proposed amendments. Two commenters are opposed to a proposed clarification to a recent interpretation of the TDG Act to the effect that a placard should not be considered deceptive as to the presence of danger when the quantity of dangerous goods is under the 500 kg limit.

As a result of other comments received, the following modifications are implemented in these amendments:

- One commenter suggested that if placards are affixed and the dangerous goods are transported under the conditions of the placarding exemption for dangerous goods having a gross mass of 500 kg or less, there should be a provision that specify that if a placard is displayed voluntarily, it must be properly displayed (in accordance with Part 4, Dangerous Goods Safety Marks).
- In regard to subsection 1.17(6), five commenters requested that the transition period during which both the old and the new marks for limited quantities will be accepted be extended until December 31, 2020, to harmonize with 49 CFR.
- The amendments that had been proposed in subsection 1.17(7) are removed. This eliminates the requirement for a shipping document and accidental release and imminent accidental release reporting requirements, as these presented an administrative burden without adding to the quality of information received; and
- A new section 4.18 is added to introduce options for placarding of different classes of gases in transport. This further harmonizes with 49 CFR.

Rationale

These amendments could require the display of more placards and, consequently, the use of more placard holders. This represents a cost, albeit very small, to industry. A placard costs between \$0.95 and \$2.50 (permanent, adhesive or reusable), and a placard holder costs approximately \$17.00. A placard is required to be displayed on each side and each end of a large means of containment resulting in four placards. The cost of an additional placard would be up to \$80.00 per large means of containment, due to the exclusion of some dangerous goods from identification by the DANGER placard. Such a cost primarily impacts carriers of mixed loads of dangerous goods, mostly the “Less than truckload” or LTL shipping companies currently displaying the DANGER placard for dangerous goods that, in these amendments, are not allowed to be identified by a DANGER placard. Because most LTL carriers also do business in the United States under the 49 CFR and because the

- Permettre le transport de quantités limitées de marchandises dangereuses préparées en conformité avec les Instructions techniques de l’OACI même si elles ne seront pas transportées par avion;
- Permettre la réduction de la marque de quantité limitée pour les plus petits contenants.

La modification proposée a été publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 1^{er} décembre 2012 et il a suivi une période de commentaires de 75 jours. Par la suite, 17 commentaires ont été reçus de la part de l’industrie de fabricants de produits chimiques, de l’industrie de l’emballage, des transporteurs des entreprises de formation et des autorités provinciales.

De ces commentaires, 15 étaient pour les modifications proposées. Deux autres étaient contre la clarification que l’on propose apporter à une interprétation récente de la Loi sur le TMD voulant qu’une plaque ne doive pas être considérée comme étant trompeuse quant à la présence de danger lorsque la quantité de marchandises dangereuses transportée ne dépasse pas 500 kg.

À la lumière des commentaires reçus, les changements suivants sont mis en œuvre par les modifications adoptées :

- Un des commentateurs suggère que si des plaques sont apposées et que les marchandises dangereuses sont transportées conformément aux dispositions relatives à l’exemption relative aux plaques pour les marchandises dangereuses d’une masse brute de 500 kg ou moins, il devrait y avoir une exigence qui précise que si une plaque est apposée volontairement, qu’elle doit être apposée correctement, c’est-à-dire conformément à la partie 4, Indications de danger.
- Au sujet de la période de transition pour les marques de quantités limitées, cinq commentateurs ont demandé que la période de transition au cours de laquelle à la fois les anciennes et les nouvelles marques de quantités limitées seront acceptées soit prolongée jusqu’au 31 décembre 2020 pour s’harmoniser avec le 49 CFR.
- Un commentateur a également suggéré d’éliminer les exigences concernant les documents d’expédition et les rapports lors du transport de quantités limitées de marchandises dangereuses, puisque celles-ci présentent un fardeau administratif sans ajouter à la qualité de l’information reçue.
- Un commentateur demande un assouplissement concernant l’apposition de plaques pour le transport de gaz. Une nouvelle section est ajoutée pour présenter l’option d’apposer des plaques pour les classes différentes de gaz en transport. Ceci permet de s’harmoniser davantage avec le 49 CFR.

Justification

La modification pourrait exiger l’apposition de plus de plaques et, par conséquent, une plus grande utilisation des porte-plaques. Elles entraîneront des coûts, quoique faibles, pour l’industrie. Une plaque coûte entre 0,95 \$ et 2,50 \$ (permanente, adhésive ou réutilisable), et un porte-plaque coûte environ 17 \$. Une plaque doit être apposée sur chaque côté et à chaque extrémité des grands contenants, ce qui veut dire que quatre plaques sont nécessaires. Étant donné les nouvelles restrictions quant à l’apposition de la plaque DANGER, le coût d’une plaque additionnelle peut atteindre 80 \$ par grand contenant. Aux termes de la modification, les transporteurs de charges mixtes de marchandises dangereuses, surtout les compagnies de transport de chargement partiel affichant la plaque DANGER pour marchandises dangereuses, seront principalement touchés par ce coût, car ces marchandises dangereuses ne peuvent plus être identifiées par une plaque DANGER. La plupart des

new requirements set out in the TDG Regulations will be fully harmonized with the 49 CFR, it is believed that their trucks are already equipped with enough placard holders to comply with these amendments and would add little or no cost to these carriers.

Implementation, enforcement and service standards

Compliance with the TDG Act, 1992, and the TDG Regulations is accomplished through the existing inspection network in Canada. The network includes both federal and provincial inspection forces that inspect all modes of transport and all consignors of dangerous goods.

Contact

For further information on the amendments to the TDG Regulations, please contact

Geneviève Sansoucy
Analyst
Regulatory Affairs Branch
Transport Dangerous Goods Directorate
Transport Canada
Place de Ville, Tower C, 9th Floor
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-990-5766
Fax: 613-993-5925
Email: TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire@tc.gc.ca

transporteurs de chargement partiel font aussi le transport aux États-Unis en se conformant au 49 CFR et puisque les exigences au Règlement sur le TMD seront harmonisées avec le 49 CFR, il est supposé que leurs camions sont déjà munis d'une quantité suffisante de porte-plaques pour répondre aux exigences, et que le coût additionnel pour ces transporteurs sera minime, voir même nul.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le réseau actuel d'inspecteurs canadiens assure le respect de la Loi de 1992 sur le TMD et de son règlement. Le réseau est composé d'inspecteurs fédéraux et provinciaux qui surveillent tous les modes de transports et tous les expéditeurs de marchandises dangereuses.

Personne-ressource

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les modifications au Règlement sur le TMD, veuillez communiquer avec :

Geneviève Sansoucy
Analyste
Direction des affaires réglementaires
Direction générale du transport des marchandises dangereuses
Transports Canada
Place de Ville, Tour C, 9^e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-990-5766
Télécopieur : 613-993-5925
Courriel : TMDPropositionReglementaire-TDGRegulatoryProposal@tc.gc.ca

Registration
SOR/2014-160 June 19, 2014

EMPLOYMENT INSURANCE ACT

Regulations Amending the Employment Insurance Regulations

P.C. 2014-812 June 18, 2014

RESOLUTION

The Canada Employment Insurance Commission, pursuant to section 54^a of the *Employment Insurance Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance Regulations*.

May 23, 2014

IAN SHUGART
Chairperson
Canada Employment Insurance Commission
MARY-LOU DONNELLY
Commissioner (Workers)
Canada Employment Insurance Commission
JUDITH ANDREW
Commissioner (Employers)
Canada Employment Insurance Commission

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Employment and Social Development, pursuant to section 54^a of the *Employment Insurance Act*^b, approves the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance Regulations*, made by the Canada Employment Insurance Commission.

REGULATIONS AMENDING THE EMPLOYMENT INSURANCE REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Subsections 17(1) to (3) of the *Employment Insurance Regulations*¹ are replaced by the following:

17. (1) The regional rate of unemployment that applies to a claimant is

(a) in the case of regions described in sections 2 to 11 of Schedule I, the average of the seasonally adjusted monthly rates of unemployment for the last three-month period for which statistics were produced by Statistics Canada that precedes the week referred to in subsection 10(1) of the Act or, if Statistics Canada does not publish the relevant rate for a region for reasons of confidentiality, the average that Statistics Canada has determined based on the minimum number of unemployed persons required to allow it to publish the rate; and

(b) in the case of regions described in sections 12 to 14 of Schedule I, the greater of the average that would arise under subparagraph (i) and the average that would arise under subparagraph (ii):

Enregistrement
DORS/2014-160 Le 19 juin 2014

LOI SUR L'ASSURANCE-EMPLOI

Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi

C.P. 2014-812 Le 18 juin 2014

RÉSOLUTION

En vertu de l'article 54^a de la *Loi sur l'assurance-emploi*^b, la Commission de l'assurance-emploi du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi*, ci-après.

Le 23 mai 2014

Le président
de la Commission de l'assurance-emploi du Canada
IAN SHUGART
La commissaire (ouvriers et ouvrières)
de la Commission de l'assurance-emploi du Canada
MARY-LOU DONNELLY
La commissaire (employeurs)
de la Commission de l'assurance-emploi du Canada
JUDITH ANDREW

Sur recommandation du ministre de l'Emploi et du Développement social et en vertu de l'article 54^a de la *Loi sur l'assurance-emploi*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil agréé le *Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi*, ci-après, pris par la Commission de l'assurance-emploi du Canada.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'ASSURANCE-EMPLOI

MODIFICATIONS

1. Les paragraphes 17(1) à (3) du *Règlement sur l'assurance-emploi*¹ sont remplacés par ce qui suit :

17. (1) Le taux régional de chômage applicable au prestataire correspond à la moyenne suivante :

a) s'agissant des régions délimitées aux articles 2 à 11 de l'annexe I, soit la moyenne des taux de chômage mensuels désaisonnalisés de la dernière période de trois mois pour laquelle des statistiques ont été produites par Statistique Canada qui précède la semaine visée au paragraphe 10(1) de la Loi, soit, si cet organisme ne publie pas le taux applicable à une région pour des motifs de confidentialité, la moyenne qu'il a établie en se fondant sur le nombre minimal de chômeurs qui lui aurait permis de le publier;

b) s'agissant des régions délimitées aux articles 12 à 14 de l'annexe I, la plus élevée de la moyenne découlant de l'application du sous-alinéa (i) et de celle découlant de l'application du sous-alinéa (ii) :

^a S.C. 2012, c. 27, s. 19

^b S.C. 1996, c. 23

¹ SOR/96-332

^a L.C. 2012, ch. 27, art. 19

^b L.C. 1996, ch. 23

¹ DORS/96-332

(i) the average of the seasonally adjusted monthly rates of unemployment for the last three-month period for which statistics were produced by Statistics Canada that precedes the week referred to in subsection 10(1) of the Act or, if Statistics Canada does not publish the relevant rate for a region for reasons of confidentiality, the average that Statistics Canada has determined based on the minimum number of unemployed persons required to allow it to publish the rate, and

(ii) the average of the seasonally adjusted monthly rates of unemployment for the last 12-month period for which statistics were produced by Statistics Canada that precedes the week referred to in subsection 10(1) of the Act or, if Statistics Canada does not publish the relevant rate for a region for reasons of confidentiality, the average that Statistics Canada has determined based on the minimum number of unemployed persons required to allow it to publish the rate.

(1.1) The regional rate of unemployment referred to in subsection (1) is

(a) for the purposes of sections 7, 7.1, 12 and 14 and Part VIII of the Act, the rate produced for the region in which the claimant was, during the week referred to in subsection 10(1) of the Act, ordinarily resident; and

(b) for the purposes of sections 7, 7.1 and 14 and Part VIII of the Act, if the claimant was, during the week referred to in subsection 10(1) of the Act, ordinarily resident outside Canada, the rate produced for the region in which the claimant was last employed in insurable employment in Canada.

(2) If a claimant referred to in paragraph (1.1)(a) ordinarily resides so near to the boundaries of more than one region that it cannot be determined with certainty in which region the claimant resides, the regional rate of unemployment that applies to that claimant is the highest of the regional rates that apply in respect of each of those regions.

(3) If a claimant referred to in paragraph (1.1)(b) was last employed in insurable employment in Canada so near to the boundaries of more than one region that it cannot be determined with certainty in which region the claimant was employed, the regional rate of unemployment that applies to that claimant is the highest of the regional rates that apply in respect of each of those regions.

2. Schedule I to the Regulations is amended by replacing the references after the heading “SCHEDULE I” with the following:

(Paragraphs 17(1)(a) and (b), subsections 17.1(1) and 18(1), paragraph 77.2(2)(b), subsections 77.5(2), 77.7(2), 77.8(2) and 77.9(2), paragraph 77.92(2)(a) and subsections 77.93(2), 77.94(2) and 77.95(2))

3. Section 1 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

1. The definitions in this section apply in this Schedule.

“Census Agglomeration” for the purposes of sections 2, 5, 7 and 9, means a census agglomeration within the meaning of the Statistics Canada document entitled *Standard Geographical Classification (SGC) 1996* and for the purposes of sections 8, 12 and 13, means a census agglomeration within the meaning of the Statistics Canada document entitled *Standard Geographical Classification (SGC) 2011. (agglomération de recensement)*

“Census Division” means a census division within the meaning of the Statistics Canada document entitled *Standard Geographical Classification (SGC) 1996. (division de recensement)*

(i) la moyenne des taux de chômage mensuels désaisonnalisés de la dernière période de trois mois pour laquelle des statistiques ont été produites par Statistique Canada qui précède la semaine visée au paragraphe 10(1) de la Loi ou, si cet organisme ne publie pas le taux applicable à une région pour des motifs de confidentialité, la moyenne qu’il a établie en se fondant sur le nombre minimal de chômeurs qui lui aurait permis de le publier,

(ii) la moyenne des taux de chômage mensuels désaisonnalisés de la dernière période de douze mois pour laquelle des statistiques ont été produites par Statistique Canada qui précède cette semaine ou, si cet organisme ne publie pas le taux applicable à une région pour des motifs de confidentialité, la moyenne qu’il a établie en se fondant sur le nombre minimal de chômeurs qui lui aurait permis de le publier.

(1.1) Le taux régional de chômage visé au paragraphe (1) est le suivant :

a) pour l’application des articles 7, 7.1, 12 et 14 et de la partie VIII de la Loi, celui qui a été produit à l’égard de la région où le prestataire avait, durant la semaine visée au paragraphe 10(1) de la Loi, son lieu de résidence habituel;

b) pour l’application des articles 7, 7.1 et 14 et de la partie VIII de la Loi, s’il avait son lieu de résidence habituel à l’étranger durant cette semaine, celui qui a été produit à l’égard de la région où il a exercé son dernier emploi assurable au Canada.

(2) Lorsque le prestataire visé à l’alinéa (1.1)a) a son lieu de résidence habituel si près des limites d’au moins deux régions qu’il ne peut être déterminé avec certitude dans quelle région il habite, le taux régional de chômage qui lui est applicable est le plus élevé des taux des régions en cause.

(3) Lorsque le prestataire visé à l’alinéa (1.1)b) a exercé son dernier emploi assurable au Canada si près des limites d’au moins deux régions qu’il ne peut être déterminé avec certitude dans quelle région il a travaillé, le taux régional de chômage qui lui est applicable est le plus élevé des taux des régions en cause.

2. Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE I », à l’annexe I du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

(alinéas 17(1)a) et b), paragraphes 17.1(1) et 18(1), alinéa 77.2(2)b), paragraphes 77.5(2), 77.7(2), 77.8(2) et 77.9(2), alinéa 77.92(2)a) et paragraphes 77.93(2), 77.94(2) et 77.95(2))

3. L’article 1 de l’annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

1. Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente annexe.

« agglomération de recensement » S’entend, pour l’application des articles 2, 5, 7 et 9, au sens du document de Statistique Canada intitulé *Classification géographique type (CGT) 1996* et, pour celle des articles 8, 12 et 13, au sens de celui intitulé *Classification géographique type (CGT) 2011. (Census Agglomeration)*

« division de recensement » S’entend au sens du document de Statistique Canada intitulé *Classification géographique type (CGT) 1996. (Census Division)*

« région métropolitaine de recensement » S’entend au sens du document de Statistique Canada intitulé *Classification géographique type (CGT) 1996. (Census Metropolitan Area)*

“Census Metropolitan Area” means a census metropolitan area within the meaning of the Statistics Canada document entitled *Standard Geographical Classification (SGC) 1996*. (*région métropolitaine de recensement*)

“Census Subdivision” for the purposes of sections 5 and 11, means a census subdivision within the meaning of the Statistics Canada document entitled *Standard Geographical Classification (SGC) 1996* and for the purposes of sections 8 and 12 to 14, means a census subdivision within the meaning of the Statistics Canada document entitled *Standard Geographical Classification (SGC) 2011*. (*subdivision de recensement*)

4. Section 8 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

8. (1) The region of Charlottetown, consisting of the Census Agglomeration of Charlottetown.

(2) The region of Prince Edward Island, consisting of all Census Subdivisions that are not part of the Census Agglomeration of Charlottetown.

5. Sections 12 to 14 of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

12. (1) The region of Whitehorse, consisting of the Census Agglomeration of Whitehorse.

(2) The region of Yukon, consisting of all Census Subdivisions that are not part of the Census Agglomeration of Whitehorse.

Northwest Territories

13. (1) The region of Yellowknife, consisting of the Census Agglomeration of Yellowknife.

(2) The region of the Northwest Territories, consisting of all Census Subdivisions that are not part of the Census Agglomeration of Yellowknife.

Nunavut

14. (1) The region of Iqaluit, consisting of the Census Subdivision No. 6204003.

(2) The region of Nunavut, consisting of all Census Subdivisions except for Census Subdivision No. 6204003.

COMING INTO FORCE

6. These Regulations come into force on October 12, 2014.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Under the *Employment Insurance Act*, differences in labour market conditions across the country, as measured by regional unemployment rates, determine the eligibility for regular and fishing benefits, the entitlement for regular benefits, and the weekly amount of benefits for all claimants (excluding the self-employed). The regional unemployment rate used in the Yukon, the Northwest Territories and Nunavut for the purposes of Employment Insurance (EI) has been arbitrarily set at 25%

« subdivision de recensement » S’entend, pour l’application des articles 5 et 11, au sens du document de Statistique Canada intitulé *Classification géographique type (CGT) 1996* et, pour celle des articles 8 et 12 à 14, au sens de celui intitulé *Classification géographique type (CGT) 2011*. (*Census Subdivision*)

4. L’article 8 de l’annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

8. (1) La région de Charlottetown, constituée de l’agglomération de recensement de Charlottetown.

(2) La région de l’Île-du-Prince-Édouard, constituée de toutes les subdivisions de recensement qui ne sont pas comprises dans cette agglomération.

5. Les articles 12 à 14 de l’annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

12. (1) La région de Whitehorse, constituée de l’agglomération de recensement de Whitehorse.

(2) La région du Yukon, constituée de toutes les subdivisions de recensement qui ne sont pas comprises dans cette agglomération.

Territoires du Nord-Ouest

13. (1) La région de Yellowknife, constituée de l’agglomération de recensement de Yellowknife.

(2) La région des Territoires du Nord-Ouest, constituée de toutes les subdivisions de recensement qui ne sont pas comprises dans cette agglomération.

Nunavut

14. (1) La région d’Iqaluit, constituée de la subdivision de recensement n° 6204003.

(2) La région du Nunavut, constituée de toutes les subdivisions de recensement à l’exception de la subdivision n° 6204003.

ENTRÉE EN VIGUEUR

6. Le présent règlement entre en vigueur le 12 octobre 2014.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : En vertu de la *Loi sur l’assurance-emploi*, les différences dans les conditions du marché du travail partout au pays, mesurées en fonction des taux de chômage régionaux, sont utilisées pour déterminer l’admissibilité aux prestations régulières et de pêcheur, la période d’admissibilité pour les prestations régulières et le montant hebdomadaire des prestations pour tous les prestataires (hormis les travailleurs autonomes). Le taux de chômage régional utilisé au Yukon, dans les Territoires du

since the 1970s (1999 in Nunavut) due to historical data limitations. Data now exist to introduce a new regional unemployment rate methodology to better reflect territorial labour market conditions.

In addition, the EI program currently divides the country into 58 EI economic regions that are designed to reflect labour markets with similar conditions across the region. A review of unemployment rates identified differences in labour market realities between capital and non-capital areas in the Yukon, the Northwest Territories, Nunavut and Prince Edward Island, prompting a redefinition of the current EI economic regions to capture ongoing divergences related to capital and non-capital areas.

Description: The amendments to the *Employment Insurance Regulations* introduce a methodology for establishing the regional unemployment rates for EI purposes in the Yukon, the Northwest Territories and Nunavut, and create new EI economic regions in the Yukon, the Northwest Territories, Nunavut and Prince Edward Island.

Cost-benefit statement: Once the amendments to the *Employment Insurance Regulations* have been in effect for a full year, the annual reduction in total EI payments to claimants in the Yukon, the Northwest Territories, Nunavut and Prince Edward Island is estimated to be approximately \$10 million on an ongoing basis. More specifically, on an annual basis, there will be approximately \$11 million in program savings for the territories and approximately \$1 million in increased EI benefits for Prince Edward Island. New administrative costs of up to \$0.6 million annually will be absorbed internally within existing funding levels.

With the assumption that there will be no change in their work patterns and economic conditions, it is estimated that 2 210 EI claimants will see a decrease in benefits in the Yukon, the Northwest Territories and Nunavut, had the amendments to the *Employment Insurance Regulations* been in effect in 2014. In Prince Edward Island, considering that EI claimants may see variations in their benefits, it is estimated that an overall net number of 3 700 EI claimants will see increased benefits, assuming no change in their work patterns and economic conditions, had the amendments been in effect in 2014. If claimants adjust their behaviour and work more hours in a given EI economic region, their eligibility, entitlement and/or benefit rate calculations will improve compared to the estimates above.

“One-for-One” Rule and small business lens: The “One-for-One” Rule and the small business lens do not apply.

Nord-Ouest et au Nunavut aux fins du régime de l'assurance-emploi (AE) a été fixé de façon arbitraire à 25 % depuis les années 1970 (1999 au Nunavut) en raison de limites historiques sur le plan des données. Des données sont maintenant disponibles afin d'instaurer une nouvelle méthodologie pour déterminer le taux de chômage régional qui reflète mieux les conditions du marché du travail dans les territoires.

De plus, le régime de l'AE divise actuellement le pays en 58 régions économiques de l'AE conçues pour tenir compte des marchés du travail ayant des conditions semblables au sein de la région. Une revue des taux de chômage a révélé des différences entre les réalités des marchés du travail des zones de la capitale et hors capitale au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut et à l'Île-du-Prince-Édouard, ce qui motive la redéfinition des régions économiques de l'AE actuelles afin de refléter les divergences continues entre les zones de la capitale et hors capitale.

Description : Les modifications au *Règlement sur l'assurance-emploi* instaurent une nouvelle méthodologie pour établir les taux de chômage régionaux aux fins du régime de l'AE au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut. Elles permettent également de créer de nouvelles régions économiques de l'AE au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut et à l'Île-du-Prince-Édouard.

Énoncé des coûts et avantages : Lorsque les modifications au *Règlement sur l'assurance-emploi* auront été en vigueur durant une année complète, la réduction annuelle du montant total versé en prestations d'AE aux prestataires au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut et à l'Île-du-Prince-Édouard sera d'environ 10 millions de dollars de façon continue. En particulier, il y aura des économies annuelles pour le régime d'environ 11 millions de dollars dans les territoires et une augmentation des prestations d'AE d'environ 1 million de dollars à l'Île-du-Prince-Édouard. Le nouveau coût administratif pouvant atteindre environ 0,6 million de dollars par année sera absorbé à l'interne, à même les niveaux de référence actuels.

En supposant qu'il n'y ait aucun changement dans leurs habitudes de travail et les conditions économiques, on a estimé que 2 210 prestataires d'AE recevraient moins de prestations au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, si les modifications au *Règlement sur l'assurance-emploi* étaient entrées en vigueur en 2014. À l'Île-du-Prince-Édouard, puisque les prestations d'AE des prestataires peuvent varier, on a estimé qu'un nombre total net de 3 700 prestataires d'AE recevront plus de prestations, en supposant qu'aucun changement dans leurs habitudes de travail et les conditions économiques n'ait été apporté et si les modifications étaient entrées en vigueur en 2014. Si les prestataires modifient leur comportement et accumulent plus d'heures de travail dans une région économique de l'AE donnée, leur admissibilité, leur période d'admissibilité et/ou le calcul du taux de leur prestations s'améliorera par rapport aux estimations ci-dessus.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » et la lentille des petites entreprises ne s'appliquent pas.

Background

The *Employment Insurance Regulations* specify that the monthly regional rate of unemployment for EI purposes be established

Contexte

Le *Règlement sur l'assurance-emploi* spécifie que le taux de chômage régional mensuel aux fins de l'AE est établi en utilisant

using a seasonally adjusted three-month moving average of the regional unemployment rates produced by Statistics Canada.

A policy decision was made to arbitrarily set the unemployment rate at 25% for EI purposes in the Yukon and the Northwest Territories in the late 1970s (in 1999 for Nunavut, following its creation).

Improvements in the data coverage in the Yukon, the Northwest Territories and Nunavut (the territories) now allow for the introduction of an unemployment rate methodology that is more reflective of current labour market realities in the territories and that balances responsiveness to economic change with stability against statistical volatility. Given the small and dispersed population in the territories, unemployment rates typically have higher statistical variance there than in the EI economic regions in the provinces.

The *Employment Insurance Regulations* also establish EI economic regions based on Statistics Canada geographical units. Currently, the Yukon, the Northwest Territories, and Nunavut are each an EI economic region. Differences between capital and non-capital areas in the territories, as measured by unemployment rates, indicate that labour market realities differ within each territory. Prince Edward Island, currently its own EI economic region, also displays consistent differences between its capital and non-capital areas.

The Conference Board of Canada has forecasted that the economic growth in the territories over the 2014–2016 period will outpace growth in most other Canadian regions. The steady improvements in these labour markets and advances in the quality of labour market data support the implementation of an alternative to the arbitrarily set 25% unemployment rate and the establishment of new EI economic regions, both of which will better reflect labour market conditions in the territories.

Issues

The arbitrarily set 25% unemployment rate in the territories is not reflective of current labour market conditions. The unemployment rates published by Statistics Canada for the quarter ending in June 2013 were 4.9% in the Yukon, 7.2% in the Northwest Territories and 13.7% in Nunavut, in comparison to 7.1% at the national level.² Data now exist to allow for the adoption of an alternative methodology to establish regional unemployment rates in the territories that better respond to local conditions but also acknowledge concerns regarding higher statistical variance in the territories.

In addition, there are differences in the unemployment rates between capital and non-capital areas in the EI economic regions in the territories and Prince Edward Island, which limits the responsiveness of current program parameters to the local labour market realities for EI claimants in these areas. For example, in June 2013, Statistics Canada estimated that the monthly unemployment rates for EI purposes would have ranged between approximately 4% and

une moyenne mobile désaisonnalisée de trois mois des taux de chômage régionaux produits par Statistique Canada.

À la suite d'une décision politique, le taux de chômage aux fins de l'AE a été fixé de façon arbitraire à 25 % au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest à la fin des années 1970 (en 1999 au Nunavut, à la suite de sa création).

Des améliorations apportées quant à la couverture des données au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut (les territoires) permettent maintenant l'instauration d'une méthodologie pour établir le taux de chômage tenant mieux compte des réalités du marché du travail actuel dans les territoires, et équilibrant l'adaptabilité relativement aux fluctuations de l'économie et la stabilité par rapport à la volatilité statistique. Étant donné la faible population dans les territoires et sa dispersion, les taux de chômage y sont généralement caractérisés par une plus grande variance statistique par rapport aux régions économiques de l'AE dans les provinces.

Le *Règlement sur l'assurance-emploi* établit également les régions économiques de l'AE selon les unités géographiques de Statistique Canada. Le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut constituent présentement chacun une région économique de l'AE. Des différences entre les zones capitales et hors capitales dans les territoires, mesurées par les taux de chômage, révèlent que les réalités du marché du travail varient au sein de chaque territoire. L'Île-du-Prince-Édouard, qui consiste actuellement en une région économique de l'AE, affiche aussi des différences constantes entre sa capitale et sa zone hors capitale.

Le Conference Board du Canada prévoit que la croissance économique dans les territoires dépassera aisément celle de la plupart des autres régions canadiennes au cours de la période 2014–2016. Les améliorations constantes de ces marchés du travail et les avancées sur le plan de la qualité des données sur le marché du travail soutiennent la mise en œuvre d'une solution de rechange au taux de chômage de 25 % fixé de façon arbitraire et la création de nouvelles régions économiques de l'AE, ce qui conjointement permettra de mieux tenir compte des conditions du marché du travail dans les territoires.

Enjeux

Le taux de chômage fixé de façon arbitraire à 25 % dans les territoires ne tient pas compte des conditions du marché du travail actuel. Les taux de chômage publiés par Statistique Canada pour le trimestre se terminant en juin 2013 étaient de 4,9 % au Yukon, de 7,2 % dans les Territoires du Nord-Ouest et de 13,7 % au Nunavut, comparativement au taux national de 7,1 %². Les données existent maintenant et permettent l'adoption d'une méthodologie de rechange pour établir des taux de chômage régionaux dans les territoires s'adaptant mieux aux conditions locales tout en reconnaissant les préoccupations concernant la plus grande variance statistique dans les territoires.

Il y a aussi des différences entre les taux de chômage des zones de la capitale et hors capitale dans les régions économiques de l'AE des territoires et de l'Île-du-Prince-Édouard, ce qui limite l'adaptabilité des paramètres actuels du régime aux réalités du marché du travail local pour les prestataires d'AE dans ces zones. Par exemple, en juin 2013, Statistique Canada a estimé que les taux de chômage mensuels aux fins de l'AE se seraient situés

² The unemployment rates for the territories consist of a seasonally adjusted three-month moving average unemployment rate (except for Nunavut, where the three-month moving average is unadjusted), while the national unemployment rate is the seasonally adjusted monthly rate.

² Les taux de chômage dans les territoires sont des taux de chômage selon une moyenne mobile de trois mois ajustée pour la saisonnalité (à l'exception du Nunavut où la moyenne mobile de trois mois est non ajustée), tandis que le taux de chômage national est le taux mensuel désaisonnalisé.

9% in the capitals of the territories and Prince Edward Island while they would have reached between 12% and 17% in the non-capital areas.³ Finally, recognizing capital and non-capital differences in the territories would leave Charlottetown, Prince Edward Island, as the only provincial or territorial capital without EI economic region status, even in part.

Objectives

The objective of the amendments to the *Employment Insurance Regulations* is to ensure a better reflection of regional labour market conditions in the territories, while also recognizing differences in labour market realities between capital and non-capital areas in the Yukon, the Northwest Territories, Nunavut and Prince Edward Island.

Description

Amendments to section 17 of the Employment Insurance Regulations

The amendments to section 17 of the *Employment Insurance Regulations* will provide for the monthly application of the greater of a seasonally adjusted 12-month moving average unemployment rate or a seasonally adjusted 3-month moving average unemployment rate as produced by Statistics Canada, for EI purposes, in the territories. This will ensure that the EI program is responsive to regional labour market conditions in the territories (with the 3-month moving average) while offering better protection against statistical variance (with the 12-month moving average).

Monthly regional unemployment rates may not be publicly available due to the legal obligation of Statistics Canada to maintain confidentiality. In order to address this issue, the regulatory amendments will provide for a monthly regional unemployment rate substitute to be used if Statistics Canada is not able to publish a monthly unemployment rate for reasons of confidentiality. This will ensure that a regional unemployment rate is always available for EI purposes while protecting confidentiality. Given the small and dispersed population in the territories, it is expected that the regional unemployment rate substitute will most likely only apply in the territories. This substitute will err on the side of generosity to the claimant as it will deliver a result that is higher than the unpublished unemployment rate.

Amendments to Schedule I of the Employment Insurance Regulations

The amendments to Schedule I of the *Employment Insurance Regulations* will update definitions pertaining to Statistics Canada geographical units for the Yukon, the Northwest Territories, Nunavut and Prince Edward Island to reflect those included in the document entitled *Standard Geographical Classification (SGC) 2011*. The current definitions, based on Statistics Canada's *Standard Geographical Classification (SGC) 1996*, will continue to apply to all other EI economic regions.

³ The June 2013 estimates of the unemployment rates for EI purposes were established using the methodology for the territories and the methodology used in the other EI economic regions in the provinces for Prince Edward Island.

approximativement entre 4 % et 9 % dans les capitales des territoires et à l'Île-du-Prince-Édouard et entre 12 % et 17 % dans les zones hors capitales³. Enfin, la reconnaissance des différences entre les capitales et les zones hors capitales dans les territoires ferait en sorte que Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard, serait la seule capitale provinciale ou territoriale n'étant pas reconnue comme une région économique de l'AE, même en partie.

Objectifs

L'objectif des modifications au *Règlement sur l'assurance-emploi* est de mieux tenir compte des conditions du marché du travail régional dans les territoires, tout en reconnaissant qu'il existe des différences entre les réalités du marché du travail des zones de la capitale et hors capitale au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut et à l'Île-du-Prince-Édouard.

Description

Modifications à l'article 17 du Règlement sur l'assurance-emploi

Les modifications à l'article 17 du *Règlement sur l'assurance-emploi* permettront l'application mensuelle du plus élevé entre le taux de chômage établi selon la moyenne mobile désaisonnalisée de 12 mois et celui établi selon la moyenne mobile désaisonnalisée de 3 mois, tous deux produits par Statistique Canada aux fins du régime de l'AE dans les territoires. Cela fera en sorte que le régime de l'AE s'adapte aux conditions du marché du travail régional dans les territoires (avec la moyenne mobile de 3 mois) tout en offrant une protection contre la volatilité statistique (avec la moyenne mobile de 12 mois).

Dans certains cas, il se pourrait que les taux de chômage régionaux mensuels ne puissent pas être disponibles publiquement en vertu de l'obligation légale de Statistique Canada de protéger la confidentialité. Afin de régler cette question, les modifications réglementaires indiqueront qu'un taux de chômage régional mensuel de substitution sera utilisé advenant le cas où Statistique Canada ne pourrait publier le taux de chômage régional mensuel pour des raisons de confidentialité. Cela garantirait qu'un taux de chômage régional mensuel est toujours disponible aux fins de l'AE tout en protégeant la confidentialité. Étant donné la faible population dans les territoires et sa dispersion, on s'attend à ce que ce taux de chômage régional de substitution soit vraisemblablement seulement utilisé dans les territoires. Cette substitution penchera en faveur des prestataires car le taux de chômage régional de substitution qui en découlera sera plus élevé que le taux de chômage non publié.

Modifications à l'annexe I du Règlement sur l'assurance-emploi

Les modifications à l'annexe I du *Règlement sur l'assurance-emploi* permettront de mettre à jour les définitions relatives aux unités géographiques de Statistique Canada pour le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest, le Nunavut et l'Île-du-Prince-Édouard afin de tenir compte de celles comprises dans le document intitulé *Classification géographique type (CGT) 2011*. Les définitions actuelles, axées sur la *Classification géographique type (CGT) 1996*, seront toujours applicables pour toutes les autres régions économiques de l'AE.

³ Les taux de chômage aux fins de l'AE de juin 2013 ont été estimés selon la méthodologie pour les territoires et la méthodologie utilisée dans les autres régions économiques de l'AE dans les provinces pour l'Île-du-Prince-Édouard.

The amendments to Schedule I will also outline the creation of eight new EI economic regions. The current EI economic regions of the Yukon, the Northwest Territories, Nunavut and Prince Edward Island will each be divided into two EI economic regions, one consisting of a capital area and the other of the remaining non-capital area to better reflect diverging labour market realities. This will raise the total number of EI economic regions to 62.

Les modifications à l'annexe I créeront également huit nouvelles régions économiques de l'AE. Chacune des régions économiques de l'AE actuelles du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest, du Nunavut et de l'Île-du-Prince-Édouard sera divisée en deux régions, l'une comprenant la région de la capitale et l'autre comprenant les zones hors capitale afin de mieux refléter les réalités du marché du travail divergentes. Cela fera en sorte que le nombre total de régions économiques de l'AE s'élèvera à 62.

Regulatory and non-regulatory options considered

The definitions to establish the regional unemployment rates that apply to a claimant for the purposes of EI and the EI economic regions are contained in the *Employment Insurance Regulations*. As a result, any changes to these definitions must be made through regulatory amendment.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Les définitions qui établissent les taux de chômage régionaux qui s'appliquent à un prestataire aux fins du régime de l'AE et les régions économiques de l'AE sont incluses dans le *Règlement sur l'assurance-emploi*. Par conséquent, toute modification à ces définitions doit être apportée par l'entremise de modifications réglementaires.

Benefits and costs

Cost-benefit statement

		2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Total 2014-19	Ongoing
A. Quantified impacts								
<i>Benefits*</i>								
Reduction in EI benefit payments	EI operating account	\$0.7M	\$8.6M	\$9.6M	\$9.9M	\$10.2M	\$39.0M	\$10.5M
<i>Costs</i>								
Administrative costs	Service Canada	\$0.6M	\$0.6M	\$0.6M	\$0.6M	\$0.6M	\$2.9M	\$0.6M
Net financial impacts		\$0.1M	\$8.0M	\$9.0M	\$9.3M	\$9.6M	\$36.1M	\$9.9M
B. Qualitative impacts								
The changes, if it is assumed that there is no change in work patterns and in economic conditions, will better reflect labour market conditions in the territories; recognize differences in labour market realities between capital and non-capital areas in the territories and Prince Edward Island; decrease benefits for 2 210 EI claimants in the territories, had they been in effect in 2014; and increase benefits for 9 150 EI claimants in the non-capital area of Prince Edward Island, and decrease benefits for 5 450 EI claimants in Charlottetown, had they been in effect in 2014.								

* These estimates are based on an implementation date of October 12, 2014.

Avantages et coûts

Énoncé des coûts-avantages

		2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	Total 2014-2019	Années suivantes
A. Impacts quantifiés								
<i>Avantages*</i>								
Réduction des prestations d'AE	Compte des opérations de l'AE	0,7 M\$	8,6 M\$	9,6 M\$	9,9 M\$	10,2 M\$	39,0 M\$	10,5 M\$
<i>Coûts</i>								
Coûts administratifs	Service Canada	0,6 M\$	0,6 M\$	0,6 M\$	0,6 M\$	0,6 M\$	2,9 M\$	0,6 M\$
Répercussions financières nettes		0,1 M\$	8,0 M\$	9,0 M\$	9,3 M\$	9,6 M\$	36,1 M\$	9,9 M\$
B. Impacts qualitatifs								
S'il n'y a aucun changement dans les habitudes de travail et les conditions économiques, les modifications : permettront de mieux tenir compte des conditions du marché du travail des territoires; permettront de reconnaître les différences entre les réalités du marché du travail des zones de la capitale et hors capitale dans les territoires et à l'Île-du-Prince-Édouard; réduiront les prestations de 2 210 prestataires d'AE dans les territoires, en supposant qu'elles aient été en vigueur en 2014; augmenteront les prestations de 9 150 prestataires d'AE dans la zone hors capitale de l'Île-du-Prince-Édouard, et diminueront les prestations de 5 450 prestataires d'AE à Charlottetown, en supposant qu'elles aient été en vigueur en 2014.								

* Ces estimations reposent sur une mise en œuvre du 12 octobre 2014.

It is estimated that the modifications in the territories and Prince Edward Island will lead to an overall reduction of about \$10 million in EI benefits paid on an annual basis, after the modifications have been in effect for one full year, assuming no changes in behaviour. More specifically, on an annual basis, there will be approximately \$11 million in program savings for the territories and approximately \$1 million in increased EI benefits for Prince Edward Island.

Replacing the arbitrarily set 25% unemployment rate in the territories in combination with differentiating between capital and non-capital labour markets in the territories and Prince Edward Island will result in the regional unemployment rates being more reflective of and responsive to local labour market realities. Assuming no change in their work patterns, this is expected to result in an overall reduction in the number of eligible EI claimants.

Impact of the new methodology for regional unemployment rates and the modified boundaries in the EI economic regions in the territories

It is estimated that the application of a new methodology to calculate the regional unemployment rates and the creation of new EI economic regions in the territories will reduce the benefits of 2 210 EI claimants in the territories, had the changes been in effect in 2014 and assuming no change in claimant behaviour and economic conditions (Table 1). If claimants adjust their behaviour and work more hours in a given EI economic region, their eligibility, entitlement and/or benefit rate calculations may improve, when compared to the estimates above.

The EI program is designed to automatically respond to changes in economic conditions that affect regional labour markets by adjusting the entrance requirements for an individual based on the monthly unemployment rate in the EI economic region in which the individual lives. In the territories, as the regional unemployment rates for EI purposes will be lower than the 25% rate, there may be an increase to the entrance requirements.

Further, the number of weeks of EI regular benefits payable varies depending on regional unemployment rates and the number of insurable hours an individual worked. As the regional unemployment rates will decrease in the territories, the duration of benefits may also decrease.

Finally, the weekly EI benefit rate of most EI claimants is calculated based on the highest weeks of insurable earnings during the qualifying period, which is generally 52 weeks. Through Variable Best Weeks, the number of weeks used for calculating the weekly benefit rate ranges from 14 to 22, depending on the monthly unemployment rate in a claimant's EI economic region. As a result of the 25% unemployment rate, territorial claimants are only required to have 14 weeks of insurable earnings, the lowest threshold, towards their EI benefit rate calculation. The regional unemployment rates may result in a higher number of weeks being applied towards the EI benefit rate calculation.

On a estimé que les modifications dans les territoires et à l'Île-du-Prince-Édouard réduiront d'environ 10 millions de dollars le montant annuel total versé en prestations d'AE, un an après leur entrée en vigueur, en ne supposant aucun changement dans les habitudes de travail. Plus précisément, il y aura des économies annuelles d'environ 11 millions de dollars pour le régime dans les territoires et une augmentation d'environ 1 million de dollars des prestations d'AE à l'Île-du-Prince-Édouard.

Remplacer le taux de chômage fixé de façon arbitraire à 25 % dans les territoires et établir une distinction entre les marchés du travail des zones de la capitale et ceux de la zone hors capitale à la fois dans les territoires et à l'Île-du-Prince-Édouard feront en sorte que les taux de chômage régionaux tiennent mieux compte et s'adaptent mieux aux réalités du marché du travail local. Si l'on suppose que les habitudes de travail des prestataires ne changent pas, cela créerait une réduction totale du nombre de prestataires admissibles.

Impact de la nouvelle méthodologie pour les taux de chômage régionaux et des limites modifiées dans les régions économiques de l'AE dans les territoires

On a estimé que l'entrée en vigueur de la nouvelle méthodologie pour établir les taux de chômage régionaux et la création de nouvelles régions économiques de l'AE dans les territoires réduiront les prestations de 2 210 prestataires d'AE dans les territoires, en supposant que les modifications aient été en vigueur en 2014 et qu'il n'y a eu aucun changement dans les habitudes de travail des prestataires et les conditions économiques (tableau 1). Si les prestataires modifient leur comportement et accumulent plus d'heures de travail dans une région économique de l'AE donnée, leur admissibilité, leur période d'admissibilité et leur calcul du taux de prestations s'amélioreront par rapport aux estimations ci-dessus.

Le régime de l'AE est conçu pour répondre automatiquement aux variations des conditions économiques des marchés du travail régionaux en ajustant les critères d'admissibilité d'une personne selon le taux de chômage mensuel de la région économique de l'AE dans laquelle la personne réside. Dans les territoires, puisque le taux de chômage régional aux fins de l'AE sera inférieur au taux de 25 %, les critères d'admissibilité pourraient être haussés.

De plus, le nombre de semaines de prestations d'AE régulières auxquelles un prestataire est admissible varie selon le taux de chômage régional et le nombre d'heures assurables durant lesquelles le prestataire a travaillé. Puisque le taux de chômage régional diminuera dans les territoires, la durée des prestations pourrait diminuer.

Enfin, le taux de prestations d'AE hebdomadaire de la plupart des prestataires d'AE est calculé en fonction des meilleures semaines de rémunération assurable durant la période de référence, qui est habituellement de 52 semaines. Selon les meilleures semaines variables, le nombre de semaines utilisé pour calculer le taux de prestations hebdomadaire varie de 14 à 22 semaines, en fonction du taux de chômage mensuel de la région économique de l'AE du prestataire. Puisque le taux de chômage est de 25 %, les prestataires dans les territoires n'ont besoin d'accumuler que 14 semaines de rémunération assurable, soit le seuil le plus faible, pour le calcul de leur taux de prestations d'AE. Les taux de chômage régionaux feront en sorte qu'un nombre de meilleures semaines plus élevé soit requis pour calculer le taux de prestations d'AE.

Table 1: Forecasted impact on EI claimants in the territories, had the changes been in effect in 2014 and assuming no change in work patterns and economic conditions*

	Yukon	Northwest Territories	Nunavut	Territories
Total projected EI claims in 2014**	2 600	2 600	1 600	6 800
Number of claimants with decreased benefits	910	1 180	120	2 210
Average \$ reduction per claim	\$4,565	\$4,550	\$3,565	\$4,505

* Estimates are shown at the territorial level, rather than at the EI economic region level, to maintain confidentiality, and are based on a 10% sample of EI administrative data.

** This estimate represents the projected number of claims in 2014, not taking into account the new methodology for regional unemployment rates and the modified boundaries in the EI economic regions in the territories.

Impact of the modified boundaries in the EI economic regions in Prince Edward Island

Following the creation of two new EI economic regions in Prince Edward Island, it is estimated that an overall net number of 3 700 EI claimants will see increased benefits, assuming no change in claimant behaviour and economic conditions, had the changes been in effect in 2014 (Table 2). If claimants adjust their behaviour and work more hours in a given EI economic region, their eligibility, entitlement and/or benefit rate calculations may improve, when compared to the estimates above.

Similarly to the territories, the EI program is designed to respond automatically to changes in economic conditions that affect regional labour markets in Prince Edward Island. The entrance requirements for regular and fishing benefits, and the benefit rate calculation for EI benefits, with the exception of benefits for the self-employed, can vary depending on the monthly unemployment rate in the EI economic region in which individuals live. The number of weeks payable for regular benefits also varies depending on regional unemployment rates and the number of insurable hours an individual worked.

Table 2: Forecasted impact on EI claimants in Prince Edward Island, had the changes been in effect in 2014 and assuming no change in work patterns and economic conditions*

	Charlottetown	Prince Edward Island (excluding Charlottetown)
Total projected EI claims in 2014**	6 560	Total projected EI claims in 2014** 15 070
Number of claimants with decreased benefits	5 450	Number of claimants with increased benefits 9 150

* Estimates are based on a 10% sample of EI administrative data.

** This estimate represents the projected number of claims in 2014, not taking into account the modified boundaries in the EI economic regions in Prince Edward Island.

Tableau 1 : Répercussions prévues pour les prestataires d'AE dans les territoires, en supposant que les modifications aient été en vigueur en 2014 et qu'il n'y a eu aucun changement de comportement et des conditions économiques*

	Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut	Territoires
Nombre de demandes de prestations d'AE prévues en 2014**	2 600	2 600	1 600	6 800
Nombre de prestataires recevant moins de prestations	910	1 180	120	2 210
Réduction moyenne en dollars par demande de prestations	4 565 \$	4 550 \$	3 565 \$	4 505 \$

* Les estimations sont présentées au niveau territorial, plutôt qu'au niveau des régions économiques de l'AE, afin de protéger la confidentialité et sont établies selon un échantillon de 10 % des données administratives du régime de l'AE.

** Cette estimation représente le nombre prévu de prestations en 2014, mais ne tient pas compte de la nouvelle méthodologie pour les taux de chômage régionaux et les modifications aux limites des régions économiques de l'AE dans les territoires.

Impact des limites modifiées dans les régions économiques de l'AE à l'Île-du-Prince-Édouard

À la suite de la création de deux nouvelles régions économiques de l'AE à l'Île-du-Prince-Édouard, on a estimé qu'un nombre total net de 3 700 prestataires d'AE recevront plus de prestations, en supposant que les modifications aient été en vigueur en 2014 et qu'il n'y a eu aucun changement de comportement et des conditions économiques (tableau 2). Si les prestataires modifient leur comportement et accumulent plus d'heures de travail dans une région économique de l'AE donnée, leur admissibilité, leur période d'admissibilité et leur calcul du taux de prestations s'amélioreront par rapport aux estimations ci-dessus.

Tout comme pour les territoires, le régime de l'AE est conçu pour répondre automatiquement aux variations des conditions économiques des marchés du travail régionaux de l'Île-du-Prince-Édouard. Les critères d'admissibilité aux prestations régulières et de pêcheurs et le calcul des taux de prestations d'AE, hormis les prestations de travailleurs autonomes, peuvent varier selon le taux de chômage mensuel de la région économique de l'AE dans laquelle les personnes résident. Le nombre de semaines de prestations régulières varie aussi selon les taux de chômage régionaux et le nombre d'heures assurables durant lesquelles le prestataire a travaillé.

Tableau 2 : Répercussions prévues pour les prestataires d'AE à l'Île-du-Prince-Édouard, en supposant que les changements aient été en vigueur en 2014 et qu'il n'y a eu aucun changement de comportement et des conditions économiques*

	Charlottetown	Île-du-Prince-Édouard (sauf Charlottetown)
Nombre de demandes de prestations d'AE prévues en 2014**	6 560	Nombre de prestations d'AE prévues en 2014** 15 070
Nombre de prestataires recevant moins de prestations	5 450	Nombre de prestataires recevant plus de prestations 9 150

* Les estimations sont établies selon un échantillon de 10 % des données administratives du régime de l'AE.

** Cette estimation représente le nombre prévu de prestations en 2014, mais ne tient pas compte des modifications aux limites des régions économiques de l'AE à l'Île-du-Prince-Édouard.

Table 2: Forecasted impact on EI claimants in Prince Edward Island, had the changes been in effect in 2014 and assuming no change in work patterns and economic conditions* — *Continued*

	Charlottetown		Prince Edward Island (excluding Charlottetown)
Average \$ reduction per claim	\$2,560	Average \$ increase per claim	\$1,620

* Estimates are based on a 10% sample of EI administrative data.

Other impacts

The regional unemployment rate calculation methodology in the territories will help to ensure that persons living in areas with similar labour market realities across the country receive similar treatment.

Furthermore, the methodology for the new regional unemployment rate in the territories will also align Part I of the EI program with the allocation model used to calculate funding for the Labour Market Development Agreements (under Part II of the *Employment Insurance Act*), which already considers a variable unemployment rate. This will ensure a more consistent approach within the EI program.

Impact on Government

The amendments will require additional administrative efforts by Service Canada, with ongoing administrative costs of up to \$0.6 million annually. Activities pertaining to the additional monthly regional unemployment rates based on the changes will be incorporated within the existing agreement between Statistics Canada and Employment and Social Development Canada for the production of the monthly unemployment rates for EI purposes. Incremental costs will be absorbed internally within existing funding levels.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply, as these amendments do not impose any incremental administrative burden on businesses.

Small business lens

The small business lens does not apply, as these amendments do not impose any additional administrative or compliance costs on small businesses.

Consultation

The amendments to the *Employment Insurance Regulations* were publicly announced in February 2014 and later pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, for a 30-day period starting April 12, 2014. In response to the pre-publication, two submissions focusing exclusively on the impact of the changes in Prince Edward Island were received. Additionally, following the public announcement, some stakeholders in Prince Edward Island conveyed their concerns by letter. These collective comments have been grouped into three broad themes, with responses provided below:

1. *Stakeholders have raised issues around the cumulative impacts of recent changes to EI on some claimants in Prince Edward Island*

Tableau 2 : Répercussions prévues pour les prestataires d'AE à l'Île-du-Prince-Édouard, en supposant que les changements aient été en vigueur en 2014 et qu'il n'y a eu aucun changement de comportement et des conditions économiques* (*suite*)

	Charlottetown		Île-du-Prince-Édouard (sauf Charlottetown)
Réduction moyenne en dollars par demande de prestations	2 560 \$	Gain moyen en dollars par demande de prestations	1 620 \$

* Les estimations sont établies selon un échantillon de 10 % des données administratives du régime de l'AE.

Autres impacts

La méthodologie pour le calcul du taux de chômage régional dans les territoires fera en sorte que les personnes vivant dans des endroits où l'état du marché du travail dans l'ensemble du pays est similaire soient traitées de façon équivalente.

De plus, la méthodologie pour le nouveau taux de chômage régional dans les territoires harmonisera la partie I du régime d'AE avec le modèle d'allocation utilisé pour déterminer les fonds des Ententes sur le développement du marché du travail (partie II de la *Loi sur l'assurance-emploi*), qui a déjà recours à un taux de chômage variable. Cela permettra l'application d'une approche cohérente au sein du régime de l'AE.

Impact sur le gouvernement

Les modifications exigeront des efforts administratifs supplémentaires de la part de Service Canada, ce qui entraînera des coûts administratifs permanents de 0,6 million de dollars par année. Les activités liées aux taux de chômage régionaux supplémentaires selon les changements seront comprises dans l'entente actuelle entre Statistique Canada et Emploi et Développement social Canada pour la production des taux de chômage mensuels aux fins de l'AE. Les coûts supplémentaires seront absorbés à l'interne à même les niveaux de référence actuels.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, étant donné que les modifications n'imposent aucun fardeau administratif supplémentaire aux entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, puisque les modifications n'imposent aucun coût administratif ou lié à la conformité aux petites entreprises.

Consultation

Les modifications au *Règlement sur l'assurance-emploi* ont été annoncées publiquement en février 2014 et ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* durant une période de 30 jours ayant débuté le 12 avril 2014. À la suite de la publication préalable, deux soumissions ont été reçues se concentrant exclusivement sur l'effet des changements à l'Île-du-Prince-Édouard. De plus, à la suite de l'annonce publique, quelques intervenants de l'Île-du-Prince-Édouard ont communiqué leurs enjeux par lettre. Ces commentaires collectifs ont été groupés en trois thèmes généraux et sont présentés ci-dessous avec les réponses :

1. *Les intervenants ont soulevé des enjeux entourant les impacts cumulatifs des récents changements à l'AE sur certains prestataires à l'Île-du-Prince-Édouard*

The Government recognizes that recent changes to the EI program, including the Connecting Canadians with Available Jobs initiative, may have an impact on some EI claimants in Prince Edward Island, and that modifications to the EI economic regions in Prince Edward Island may add, in some cases, to the overall impact. To ensure claimants could prepare for the changes and adjust their work patterns, if necessary, advance notice has consistently been provided.

The purpose of these recent changes is to make EI a more fair, flexible and responsive program, while better supporting Canadians find jobs in their local area. Given that the modifications to the EI economic regions will better reflect local labour market realities in Prince Edward Island, no changes have been made to the regulatory amendments.

2. Stakeholders questioned whether the two new EI economic regions in Prince Edward Island fairly reflect the regional labour market conditions of the province and workers' labour market realities

An analysis of the labour markets in Prince Edward Island was conducted using generally recognized labour market indicators, such as unemployment rates, employment rates and labour force participation rates. In particular, between June 2011 and June 2013, the unemployment rate in Charlottetown was on average 5 percentage points lower than the unemployment rate in the rest of Prince Edward Island, demonstrating diverging labour market realities between capital and non-capital areas.

The Government recognizes that some EI claimants in Charlottetown may see a decrease in their benefits paid as the monthly regional unemployment rate in the EI economic region of Charlottetown is traditionally lower than the regional unemployment rate of the current EI economic region of Prince Edward Island. However, the analysis undertaken in developing these changes also indicated that overall, a higher number of EI claimants would see an increase, rather than a decrease, in their benefits as a result of the changes in Prince Edward Island.

For those experiencing difficulty in transitioning, additional labour market programs also exist to assist unemployed Canadians prepare for, find or maintain employment, including those funded by the Labour Market Development Agreements, the Aboriginal Skills and Employment Training Strategy and the Labour Market Agreements for Persons with Disabilities.

The intent behind dividing Prince Edward Island's single EI economic region into two is to better reflect the economic differences between Charlottetown and the non-capital area. As the Government is committed to a national EI program that is more reflective of and responsive to local labour market conditions, no changes have been made to the regulatory amendments establishing the EI economic region of Charlottetown and the EI economic region of Prince Edward Island (excluding Charlottetown).

3. Stakeholders questioned the consistency of the model used to establish EI economic regions in Prince Edward Island in comparison with the approach used for the rest of Canada, specifically using a census agglomeration rather than a census metropolitan area

The review of the boundaries is a multi-step process that requires extensive analysis of labour market and geographic data to ensure current regions adequately reflect regional labour market realities. In addition, the *Employment Insurance Act* specifies that the boundaries of EI economic regions must be based on geographical units established by Statistics Canada.

Le gouvernement reconnaît que les récents changements au régime de l'AE, y compris l'initiative Jumeler les Canadiens et les Canadiennes aux emplois disponibles, pourraient avoir un impact sur certains prestataires d'AE à l'Île-du-Prince-Édouard, et que les modifications aux régions économiques de l'AE à l'Île-du-Prince-Édouard pourraient ajouter à l'ensemble des impacts dans certains cas. Afin de s'assurer que les prestataires puissent se préparer aux changements et ajuster leurs habitudes de travail, si nécessaire, un avis préalable a été donné comme par le passé.

L'objectif de ces récents changements est de faire en sorte que le régime d'AE soit plus équitable, flexible et adapté, tout en soutenant mieux les Canadiens dans leur recherche d'emploi locale. Puisque les modifications aux régions économiques de l'AE refléteront mieux les réalités du marché du travail local à l'Île-du-Prince-Édouard, aucun changement n'a été apporté aux modifications réglementaires.

2. Les intervenants ont remis en question le fait que les deux nouvelles régions économiques de l'AE à l'Île-du-Prince-Édouard reflètent de façon juste les conditions des marchés du travail régionales de la province et les réalités des marchés du travail des travailleurs

Une analyse des marchés du travail à l'Île-du-Prince-Édouard a été réalisée en utilisant des indicateurs des marchés du travail généralement reconnus, tels que les taux de chômage, les taux d'emploi et les taux d'activité. Plus spécifiquement, entre juin 2011 et juin 2013, le taux de chômage à Charlottetown affichait 5 points de pourcentage de moins en moyenne qu'ailleurs à l'Île-du-Prince-Édouard, ce qui démontre des réalités des marchés du travail divergentes entre les zones de la capitale et hors capitale.

Le gouvernement reconnaît que les prestations de certains prestataires d'AE à Charlottetown pourraient être réduites, car le taux de chômage régional mensuel dans la région économique de l'AE de Charlottetown est traditionnellement inférieur au taux de chômage régional de la région économique de l'AE actuelle de l'Île-du-Prince-Édouard. Toutefois, l'analyse réalisée pour développer ces changements a aussi indiqué que dans l'ensemble, un nombre plus élevé de prestataires d'AE verrait une augmentation plutôt qu'une réduction de leurs prestations à la suite des changements à l'Île-du-Prince-Édouard.

Pour ceux qui auraient des difficultés dans leurs transitions, d'autres programmes du marché du travail existent aussi afin de soutenir les chômeurs canadiens à se préparer au travail, ainsi qu'à trouver ou à conserver un emploi, y compris ceux qui sont financés par les Ententes sur le développement du marché du travail, la Stratégie de formation pour les compétences et l'emploi destinée aux Autochtones et les Ententes sur le marché du travail visant les personnes handicapées.

L'intention derrière la division de la région économique de l'AE unique actuelle de l'Île-du-Prince-Édouard en deux est de mieux refléter les différences économiques entre Charlottetown et la zone hors capitale. Puisque le gouvernement s'engage à ce que le régime de l'AE national reflète et s'adapte mieux à l'état des marchés du travail locaux, aucun changement n'a été apporté aux modifications réglementaires instaurant la région économique de l'AE de Charlottetown et la région économique de l'AE de l'Île-du-Prince-Édouard (sauf Charlottetown).

3. Les intervenants ont remis en question la cohérence de l'approche utilisée pour établir les régions économiques de l'AE à l'Île-du-Prince-Édouard comparativement à celle utilisée dans le reste du Canada, plus spécifiquement l'utilisation de

The EI economic region of Charlottetown will consist of the 2011 census agglomeration of Charlottetown defined by Statistics Canada. This geographical unit was deemed appropriate as census agglomerations, like census metropolitan areas, group together municipalities and communities that are highly integrated based on commuting patterns derived from the census place of work data. The use of geographical units smaller than census metropolitan areas in Prince Edward Island is also in line with changes being made in the territories. Due to this high level of labour market integration, no changes have been made to the regulatory amendments establishing the boundaries of the EI economic region of Charlottetown and the EI economic region of Prince Edward Island (excluding Charlottetown).

Some additional comments were raised but go beyond the scope of the proposed regulatory amendments as they relate to more general considerations surrounding the EI program. The comments will be taken into consideration in the Government's ongoing efforts to ensure that the EI program remains responsive to the needs of Canadians. The Government will continue to evaluate the impact and outcomes of EI program measures, and report on these to Parliament through the annual *Employment Insurance Monitoring and Assessment Report*.

Rationale

The use of the arbitrarily set 25% unemployment rate in the territories and the current EI economic regions in the territories and Prince Edward Island results in the EI program not being aligned with local labour market realities. The introduction of a new methodology to establish the unemployment rate in the territories will better reflect local labour market conditions and support economic growth. Dividing the current EI economic regions of the Yukon, the Northwest Territories, Nunavut and Prince Edward Island into two EI economic regions each will better reflect the differences between capital and non-capital area labour markets. In Prince Edward Island, in particular, it will also align Charlottetown with other provincial and territorial capitals that have EI economic region status, even in part.

Implementation, enforcement and service standards

The amendments to the *Employment Insurance Regulations* will come into force on October 12, 2014.

Statistics Canada will calculate the monthly regional unemployment rate estimates following the new methodology for the territories, and will provide Employment and Social Development Canada with monthly unemployment rates for the eight new EI economic

l'agglomération de recensement plutôt que d'une région métropolitaine de recensement

L'examen des limites des régions économiques de l'AE est un processus s'effectuant en plusieurs étapes et requiert une analyse approfondie de données sur le marché du travail et sur la géographie afin de s'assurer que les régions actuelles reflètent adéquatement les réalités des marchés du travail régionaux. De plus, la *Loi sur l'assurance-emploi* spécifie que les limites des régions économiques de l'AE doivent être fondées sur les unités géographiques établies par Statistique Canada.

La région économique de l'AE de Charlottetown sera constituée de l'agglomération de recensement de Charlottetown de 2011 définie par Statistique Canada. Cette unité géographique a été considérée comme appropriée, car les agglomérations de recensement, tout comme les régions métropolitaines de recensement, regroupent des municipalités et des communautés ayant un degré d'intégration élevé déterminé par le pourcentage de navetteurs établi d'après les données du recensement sur le lieu de travail. L'utilisation d'unités géographiques plus petites que les régions métropolitaines de recensement à l'Île-du-Prince-Édouard est conforme aux changements apportés dans les territoires. Étant donné ce niveau d'intégration élevé du marché du travail, aucun changement n'a été apporté aux modifications réglementaires établissant les limites de la région économique de l'AE de Charlottetown et de la région économique de l'AE de l'Île-du-Prince-Édouard (sauf Charlottetown).

Des commentaires supplémentaires ont été soulevés, mais vont au-delà de la portée des changements réglementaires proposés. Les commentaires portaient sur des considérations plus générales concernant le régime d'AE. Les commentaires seront pris en compte dans le cadre des efforts continus du gouvernement afin d'assurer que le régime demeure adapté aux besoins des Canadiens. Le gouvernement continuera à évaluer l'impact et les résultats des initiatives du régime, et de faire rapport sur ces derniers au Parlement par le biais du *Rapport de contrôle et d'évaluation de l'assurance-emploi* annuel.

Justification

L'utilisation du taux de chômage fixé de façon arbitraire à 25 % dans les territoires et les régions économiques de l'AE actuelles dans les territoires et à l'Île-du-Prince-Édouard font en sorte que le régime de l'AE n'est pas harmonisé avec les réalités du marché du travail local. La mise en œuvre d'une nouvelle méthodologie pour établir le taux de chômage dans les territoires tiendra mieux compte des conditions du marché du travail local et soutiendra la croissance économique. La division des régions économiques de l'AE actuelles du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest, du Nunavut et de l'Île-du-Prince-Édouard en deux régions économiques de l'AE chacune permettra de mieux tenir compte des différences entre les marchés du travail des zones de la capitale et hors capitale. À l'Île-du-Prince-Édouard, en particulier, cela permettra aussi d'harmoniser Charlottetown avec les autres capitales provinciales et territoriales qui ont le statut de région économique de l'AE, même en partie.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les modifications au *Règlement sur l'assurance-emploi* entreront en vigueur le 12 octobre 2014.

Statistique Canada calculera les estimations du taux de chômage régional en utilisant la nouvelle méthodologie pour les territoires et fournira à Emploi et Développement social Canada les taux de chômage mensuels des huit nouvelles régions économiques de

regions in the territories and Prince Edward Island. If a regional rate of unemployment cannot be published to maintain confidentiality, Statistics Canada will produce an unemployment rate substitute. The design of this public figure that respects confidentiality will ensure that the unemployment rate for EI purposes will be slightly higher than the unpublished unemployment rate and will err on the side of generosity to the claimant. Due to the small and dispersed population in the territories, it is expected that the regional unemployment rate substitute will most likely only apply in the territories.

The regional unemployment rate for EI purposes in the provinces will continue to incorporate an estimate of the unemployment rate for individuals living on reserves, as the data do not cover those residing on reserves in the provinces. The regional unemployment rate for EI purposes in the territories will be representative of the entire population, as the data cover individuals living on and off reserves in the territories.

The notice period of approximately eight months (announcement of changes to implementation date) was intended to provide EI claimants with time to adjust their work effort. A local outreach strategy to inform claimants of the proposed changes is also planned by Service Canada in the territories and Prince Edward Island.

Existing implementation and enforcement mechanisms contained in Employment and Social Development Canada's adjudication and controls procedures will ensure that these regulatory amendments are implemented properly.

Performance measurement and evaluation

The ongoing impacts of these changes will continue to be monitored as part of the annual *Employment Insurance Monitoring and Assessment Report*, which is tabled in Parliament on an annual basis.

Contact

Brian Hickey
 Director
 Employment Insurance Policy
 Skills and Employment Branch
 Employment and Social Development Canada
 140 Promenade du Portage, Phase IV, 5th Floor
 Gatineau, Quebec
 K1A 0J9
 Email: brian.hickey@hrsdc-rhdcc.gc.ca

l'AE dans les territoires et à l'Île-du-Prince-Édouard. Si un taux de chômage régional ne peut être publié pour protéger la confidentialité, Statistique Canada produira un taux de chômage de substitution. Cette estimation publique conçue pour respecter la confidentialité garantira que le taux de chômage aux fins de l'AE soit un peu plus élevé que le taux de chômage non publié et penchera ainsi en faveur des prestataires. Étant donné la faible population dans les territoires et sa dispersion, on s'attend à ce que ce taux de chômage régional de substitution soit vraisemblablement seulement utilisé dans les territoires.

Le taux de chômage régional aux fins de l'AE dans les provinces continuera d'inclure une estimation du taux de chômage des individus vivant dans les réserves, car les données ne couvrent pas ceux qui résident dans les réserves dans les provinces. Le taux de chômage régional aux fins de l'AE dans les territoires sera représentatif de la totalité de la population, car les données couvrent les individus vivant dans les réserves et hors réserves dans les territoires.

Le délai de préavis d'environ huit mois (annonce des changements jusqu'à la date de mise en œuvre) a fourni aux prestataires d'AE une période de temps afin qu'ils puissent adapter leurs habitudes de travail. Une stratégie locale de sensibilisation visant à informer les prestataires des changements est aussi planifiée par Service Canada dans les territoires et à l'Île-du-Prince-Édouard.

Les mécanismes de mise en œuvre et de conformité actuels qui font partie intégrante des procédures de décision et de contrôle d'Emploi et Développement social Canada garantiront que ces modifications soient mises en œuvre comme il se doit.

Mesures de rendement et évaluation

Le suivi des répercussions permanentes de ces modifications se poursuivra dans le cadre du *Rapport de contrôle et d'évaluation de l'assurance-emploi*, déposé au Parlement sur une base annuelle.

Personne-ressource

Brian Hickey
 Directeur
 Politique de l'assurance-emploi
 Direction générale des compétences et de l'emploi
 Emploi et Développement social Canada
 140, promenade du Portage, Phase IV, 5^e étage
 Gatineau (Québec)
 K1A 0J9
 Courriel : brian.hickey@hrsdc-rhdcc.gc.ca

Registration
SOR/2014-161 June 19, 2014

Enregistrement
DORS/2014-161 Le 19 juin 2014

AERONAUTICS ACT

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Non-Passenger Screening — Phase 1)

Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (contrôle des non-passagers — phase 1)

P.C. 2014-813 June 18, 2014

C.P. 2014-813 Le 18 juin 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to paragraph 4.71(2)(b)^a of the *Aeronautics Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Non-Passenger Screening — Phase 1)*.

Sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu de l'alinéa 4.71(2)b)^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 (contrôle des non-passagers — phase 1)*, ci-après.

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION SECURITY REGULATIONS, 2012 (NON-PASSENGER SCREENING — PHASE 1)

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT CANADIEN DE 2012 SUR LA SÛRETÉ AÉRIENNE (CONTRÔLE DES NON-PASSAGERS — PHASE 1)

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. The *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*¹ are amended by adding the following after section 123:

1. Le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*¹ est modifié par adjonction, après l'article 123, de ce qui suit :

Non-passenger access to restricted areas

123.1 The operator of an aerodrome must, in accordance with a security measure, ensure that non-passengers enter a restricted area at the aerodrome only through a restricted area access point where screening is carried out.

123.1 L'exploitant d'un aérodrome veille, conformément à une mesure de sûreté, à ce que les non-passagers entrent dans une zone réglementée à l'aérodrome uniquement par un point d'accès aux zones réglementées où s'effectue le contrôle.

Accès aux zones réglementées par des non-passagers

2. The Regulations are amended by adding the following after section 279:

2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 279, de ce qui suit :

Non-passenger access to restricted areas

279.1 The operator of an aerodrome must, in accordance with a security measure, ensure that non-passengers enter a restricted area at the aerodrome only through a restricted area access point where screening is carried out.

279.1 L'exploitant d'un aérodrome veille, conformément à une mesure de sûreté, à ce que les non-passagers entrent dans une zone réglementée à l'aérodrome uniquement par un point d'accès aux zones réglementées où s'effectue le contrôle.

Accès aux zones réglementées par des non-passagers

3. Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference "Section 123":

3. L'annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 123 », de ce qui suit :

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Section 123.1		25,000

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Article 123.1		25 000

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

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 5
^b L.R., ch. A-2
¹ DORS/2011-318

4. Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 279”:

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Section 279.1		25,000

COMING INTO FORCE

5. These Regulations come into force on July 14, 2014.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: A more stringent International Civil Aviation Organization (ICAO) standard for screening and security controls for non-passengers (e.g. airport and airline workers, maintenance staff, retailers) came into effect in July 2013. Canada’s ability to continue to meet the requirements of the standard will require every non-passenger enter the airport’s restricted area through a screening checkpoint.

Description: The ICAO standard requires member countries to ensure that non-passengers and items they carry are subject to screening and security controls, prior to entering restricted areas serving international air operations. The amendment will require airports to ensure that all non-passengers enter restricted areas through restricted area access points where the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) is conducting screening.

Cost-benefit statement: Requiring that non-passengers access restricted areas only through restricted area access points where CATSA is conducting screening will mitigate the risks posed by non-passengers and will support an air transportation industry that is secure, competitive and compliant with international standards. The cost to airports to implement this change is estimated to be \$3.6 million annually. Details of how those costs would be incurred are contained in a separate document that cannot be disclosed to the public as it contains protected information which must be safeguarded under the provisions of Canada’s Government Security Policy.

“One-for-One” Rule: The “One-for-One” Rule does not apply, because the amendment does not impose new administrative burden on business.

Small business lens: The small business lens does not apply to this amendment, as there are no costs imposed on small business.

4. L’annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 279 », de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Article 279.1		25 000

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. Le présent règlement entre en vigueur le 14 juillet 2014.

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : Une norme plus stricte de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) sur les contrôles de sûreté et le contrôle des non-passagers (par exemple employés d’aéroports et de compagnies aériennes, personnel de maintenance, détaillants) est entrée en vigueur en juillet 2013. Afin de pouvoir continuer de satisfaire aux exigences de cette norme, le Canada exigera que tout non-passager qui pénètre dans la zone réglementée d’un aéroport passe par un point de contrôle.

Description : Conformément à la norme de l’OACI, tout pays membre doit veiller à ce que les non-passagers et les articles transportés par ceux-ci soient assujettis à des contrôles de sûreté et un contrôle des non-passagers avant de pénétrer dans des zones réglementées réservées aux opérations aériennes internationales. Conformément à la modification, les aéroports seront tenus de veiller à ce que tous les non-passagers pénètrent dans une zone réglementée en passant par un point d’accès aux zones réglementées où l’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) effectue un contrôle.

Énoncé des coûts et des avantages : Le fait d’exiger que les non-passagers aient seulement accès aux zones réglementées par des points d’accès aux zones réglementées où l’ACSTA effectue un contrôle permettra d’atténuer les risques que posent les non-passagers et d’appuyer une industrie du transport aérien qui est sécuritaire, concurrentielle et conforme aux normes internationales. Pour les aéroports, les coûts de mise en œuvre de ce changement sont évalués à 3,6 millions de dollars par année. Des précisions sur la façon dont ces coûts seront assumés sont fournies dans un document distinct qui ne peut être divulgué au public, car il renferme des renseignements de nature classifiée qui doivent être protégés en vertu de la Politique du gouvernement sur la sécurité.

Règle du « un pour un » : La règle du « un pour un » ne s’applique pas, car la modification ne constitue pas un nouveau fardeau administratif pour les entreprises.

Lentille des petites entreprises : La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à la présente modification, car aucun coût n’est imposé aux petites entreprises.

Background

The potential risk posed by non-passengers at airports due to their access to aircraft or security-sensitive airport areas has been a long-standing matter of concern to international civil aviation security. CATSA's non-passenger screening program has been in place at Canadian airports since 2004. It consisted of screening non-passengers on a random basis, which was consistent with the international standard at that time.

Issues

On July 15, 2013, a more stringent ICAO international standard for screening non-passengers came into effect. The standard requires member countries to ensure that non-passengers and items they carry are subject to screening and security controls prior to entering airport restricted areas serving international civil aviation operations. Canada, as a member of ICAO, remains committed to meeting the requirements of the standard.

Since the more stringent international standard for screening non-passengers was introduced, CATSA began increasing its non-passenger screening operations at Canadian airports serving international flights.

That said, airports are responsible for access control and have the ability to control whether a restricted area access point is open or closed to non-passengers. Without a regulatory amendment, restricted area access points could remain operational, even though CATSA may not be present to screen non-passengers entering the restricted area. To prevent this from occurring, a regulatory amendment is needed to require airport operators to ensure that non-passengers enter a restricted area only at restricted area access points where CATSA is conducting screening.

To further enhance the non-passenger screening program and to continue meeting the requirements of the international standard, an amendment to the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*, is needed.

Objective

The objective is to enable Canada to continue to meet the requirements of the more stringent ICAO non-passenger screening standard by ensuring that every non-passenger entering the restricted area encounters a screening checkpoint.

Description

The *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*, are being amended to require that all non-passengers enter restricted areas through restricted area access points where CATSA carries out screening. If CATSA cannot be present at a restricted area access point, the airport will be required to prevent non-passengers from entering the restricted area through that access point. Doing so will prevent non-passengers from circumventing the screening process.

By amending the designated provisions of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*, it will be possible to enforce the new regulatory requirement by means of an administrative monetary penalty in the case of a contravention. This means of enforcement is preferable to both the Government and industry, as it ensures that non-compliance is dealt with at a lesser cost and is a

Contexte

Le risque potentiel que posent les non-passagers aux aéroports en raison de leur accès aux aéronefs et aux zones délicates pour la sûreté des aéroports est une source de préoccupation de longue date pour la sûreté de l'aviation civile internationale. Le programme de contrôle des non-passagers de l'ACSTA est en place aux aéroports canadiens depuis 2004. Au moment de sa mise en œuvre, il s'agissait d'un contrôle aléatoire des non-passagers, qui était conforme aux normes internationales de l'époque.

Enjeux

Le 15 juillet 2013, une norme internationale plus stricte de l'OACI pour le contrôle des non-passagers est entrée en vigueur. Conformément à la norme de l'OACI, tout pays membre doit veiller à ce que les non-passagers et les articles transportés par ceux-ci soient assujettis à des contrôles de sûreté et un contrôle avant de pénétrer dans des zones réglementées réservées aux opérations de l'aviation civile internationale. À titre de membre de l'OACI, le Canada demeure résolu à respecter cette norme.

Depuis l'entrée en vigueur de la norme internationale plus stricte pour le contrôle des non-passagers, l'ACSTA a commencé à accroître le nombre de ses opérations de contrôle visant les non-passagers aux aéroports canadiens qui ont des vols internationaux.

Cela étant dit, les aéroports sont responsables du contrôle de l'accès et ont la capacité de contrôler l'ouverture et la fermeture des points d'accès aux zones réglementées aux non-passagers. Sans modification réglementaire, les points d'accès aux zones réglementées pourraient demeurer opérationnels même si l'ACSTA n'est pas présente pour effectuer le contrôle des non-passagers qui pénètrent dans les zones réglementées. Afin de prévenir cette situation, il est nécessaire d'apporter une modification réglementaire afin d'exiger des exploitants d'aéroport qu'ils veillent à ce que les non-passagers entrent seulement dans les zones réglementées par des points d'accès aux zones réglementées où l'ACTSA effectue le contrôle.

Afin d'améliorer encore davantage le programme de contrôle des non-passagers et de continuer à satisfaire aux exigences de la norme internationale, il est nécessaire d'apporter une modification au *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*.

Objectif

L'objectif est de permettre au Canada de continuer de satisfaire aux exigences de la norme plus stricte de l'OACI visant le contrôle des non-passagers en veillant à ce que tout non-passager qui pénètre dans une zone réglementée passe par un point de contrôle.

Description

Le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* est modifié afin d'exiger que tous les non-passagers qui pénètrent dans une zone réglementée le fassent par un point d'accès aux zones réglementées où l'ACSTA effectue le contrôle. Si l'ACSTA ne peut être présente à un point de contrôle, l'exploitant de l'aéroport sera tenu d'empêcher les non-passagers de pénétrer dans la zone réglementée en passant par ce point d'accès. Grâce à cette démarche, les non-passagers ne pourront pas contourner le processus de contrôle.

Grâce à des modifications des textes désignés du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, il sera possible de faire appliquer la nouvelle exigence réglementaire au moyen de sanctions administratives pécuniaires en cas de contravention. Ce mode d'application jouit de la préférence du gouvernement et de l'industrie, car il garantit que la non-conformité est traitée à un moindre

more expeditious means of enforcing certain provisions than if violations were prosecuted through the court system.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply, because the amendment does not impose new administrative burden on business.

Small business lens

The small business lens does not apply to this amendment, as there are no costs imposed on small business. A small business is defined as any business, including its affiliates, that has fewer than 100 employees or generates between \$30,000 and \$5 million in annual gross revenue. The airports in question are not small businesses.

Regulatory and non-regulatory options considered

Although the non-regulatory option of voluntary action was considered, the Department determined that this option would not achieve the same objectives and there would be no means to enforce compliance with the requirement. Therefore, the regulatory amendment to the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* is the only feasible option available to Transport Canada.

Benefits and costs

Cost-benefit statement	Base Year (2014)	Year 2018	Final Year (2023)	Total (PV)	Average Annual
A. Quantified Impacts \$					
Airports	\$3,600,000	\$3,600,000	\$3,600,000	\$25,284,894	\$3,600,000
<i>Costs</i>					
Total	\$3,600,000	\$3,600,000	\$3,600,000	\$25,284,894	\$3,600,000
Total Costs				\$25,284,894	\$3,600,000
B. Qualitative Impacts					
<i>Benefits</i>	Improve aviation security and ensure harmonization with Canada’s major partners (European Union, Australia and the United States) and international standard.				

Coûts et avantages

Énoncé des coûts et avantages	Année de référence (2014)	Année 2018	Dernière année (2023)	Total (Valeur actuelle)	Moyenne annuelle
A. Incidences quantifiables \$					
Aérodromes	3 600 000 \$	3 600 000 \$	3 600 000 \$	25 284 894 \$	3 600 000 \$
<i>Coûts</i>					
Total	3 600 000 \$	3 600 000 \$	3 600 000 \$	25 284 894 \$	3 600 000 \$
Coûts totaux				25 284 894 \$	3 600 000 \$
B. Incidences qualitatives					
<i>Avantages</i>	Améliorer la sûreté aérienne et assurer l’harmonisation du Canada avec ses principaux partenaires (l’Union européenne, l’Australie et les États-Unis) et avec les normes internationales.				

Non-passengers are authorized to access Canadian airports’ restricted areas as access is required in the course of their duties. The amendment will require airport operators to ensure that all non-passengers enter restricted areas through restricted area access points where CATSA is conducting screening.

Airport operators will need to fund staffing of airport personnel to redirect non-passengers to a location where CATSA is conducting screening. Therefore, the present value of the cost to

coût et constitue un moyen plus rapide de faire appliquer certaines dispositions réglementaires que si l’on devait tenter des poursuites pour infraction par le biais du système judiciaire.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas, car la modification ne constitue pas un nouveau fardeau administratif pour les entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à la présente modification, car aucun coût n’est imposé aux petites entreprises. Une petite entreprise est définie comme une entreprise, filiales comprises, qui compte moins de 100 employés ou qui génère entre 30 000 dollars et 5 millions de dollars en revenus bruts. Les aéroports dont il est question ne sont pas des petites entreprises.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Bien qu’une option non réglementaire visant la prise de mesures volontaires ait été envisagée, le Ministère a conclu que cette option ne permettrait pas d’atteindre les mêmes objectifs et de mettre en place des moyens d’assurer la conformité à l’exigence. Par conséquent, la modification réglementaire au *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* est la seule option réalisable qui s’offre à Transports Canada.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Bien qu’une option non réglementaire visant la prise de mesures volontaires ait été envisagée, le Ministère a conclu que cette option ne permettrait pas d’atteindre les mêmes objectifs et de mettre en place des moyens d’assurer la conformité à l’exigence. Par conséquent, la modification réglementaire au *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* est la seule option réalisable qui s’offre à Transports Canada.

airports is estimated to be \$25,284,894 over a 10-year period, which corresponds to an annualized value of \$3.6 million. The value is discounted because the cost in each following year is worth less in today's terms than the previous year. The discount prescribed by Treasury Board is 7%. Costs could be lowered by making an access point impassable; by using signs to redirect non-passengers to other access points or with measures such as remote systems (closed-circuit television, intercom, personnel to monitor video cameras).

The amendment may also have downstream impacts. There might be indirect costs associated with lost productivity and non-passenger wait times. However those costs are difficult to quantify as they depend on the number of checkpoints where CATSA carries out screening, which is not known at this time.

The benefits are qualitative in nature and, as with other security regulations, it is difficult to quantify or monetize them given that both the risk and impact are subjective and uncertain. However, unlawful interference with civil aviation could result in significant negative impacts via loss of life and property damage. Attempts have been made to measure the impact of significant acts of terrorism, such as those that occurred on September 11, 2001, as a means of identifying the magnitude of such an event. Although a precise measurement is not possible, a "scenario estimate" (e.g. 9/11) shows that the benefits of preventing just one imminent attack could be significant (as high as US\$375 billion¹) and could be interpreted as the "upper bound" of plausible benefits. Therefore, overall, the amendment is expected to have a positive impact for Canadians.

The economic impact on Canada of not observing the more stringent ICAO international standard for screening non-passengers was not estimated. However, not meeting the requirements of the international standard would either eliminate international travel or risk other countries imposing additional screening measures on passengers departing from Canada.

Consultation

Transport Canada has consulted with stakeholders, including CATSA, operators of aerodromes and air carriers on enhancements to non-passenger screening since 2011. Discussions with the Canadian Airports Council (CAC) and CATSA in early 2013, focused on airport and airside restricted area access points. Additional consultative meetings were held in early 2014 to discuss the enhancements of the non-passenger screening program and their implementation.

Rationale

The regulatory amendment is needed to demonstrate Canada's compliance with the more stringent international standard for non-passenger screening and security controls. The cost to airports to implement this change is estimated to be \$3.6 million annually.

conséquent, la valeur présente des coûts pour les aéroports est estimée à 25 284 894 \$ sur 10 ans, ce qui correspond à une valeur annualisée de 3,6 millions de dollars. Il s'agit d'une valeur escomptée car la valeur des coûts de chacune des années subséquentes sera moindre en données d'aujourd'hui que celle de l'année qui la précède. Le taux d'escompte fixé par le Conseil du Trésor est établi à 7 %. Les coûts pourraient être abaissés en rendant un point d'accès infranchissable, en utilisant des panneaux pour rediriger les non-passagers vers d'autres points d'accès, ou grâce à des mesures comme des systèmes à distance (télévision en circuit fermé, interphone, personnel de surveillance des caméras vidéo).

La modification peut également avoir des répercussions en aval. Il pourrait y avoir des coûts indirects associés à la perte de productivité et au temps d'attente des non-passagers. Toutefois, ces coûts sont difficiles à quantifier, car ils dépendent du nombre de points de contrôle où l'ACSTA effectue le contrôle, et ce chiffre n'est pas connu pour l'instant.

Les avantages sont qualitatifs et comme avec d'autres règlements de sûreté, il est difficile de quantifier ou de monétiser ces avantages, car les risques et les incidences sont subjectifs et incertains. Toutefois, l'atteinte illicite à l'aviation civile pourrait avoir d'importantes conséquences négatives, notamment des pertes de vie ou des dommages matériels. Des tentatives ont été faites pour mesurer l'ampleur des répercussions possibles en cas d'actes terroristes d'envergure, tels que ceux qui ont eu lieu le 11 septembre 2001, comme un moyen de cerner l'ampleur d'un tel événement. Même si une mesure précise n'est pas possible, un « scénario estimatif » (par exemple le 11 septembre 2001) montre que les avantages de prévenir un seul attentat imminent pourraient être importants (jusqu'à 375 milliards de dollars américains¹) et pourraient être interprétés comme étant parmi les avantages supérieurs les plus plausibles. Par conséquent, de façon générale, la modification devrait avoir une incidence positive sur les Canadiens.

Les répercussions économiques relatives au fait que le Canada s'abstienne de se conformer à une norme internationale plus rigoureuse de l'OACI en matière de contrôle des non-passagers n'ont pas été évaluées. Toutefois, le non-respect de la norme internationale pourrait amener la suppression des déplacements internationaux ou faire courir le risque de voir les autres pays imposer au Canada des mesures de contrôle supplémentaires pour les passagers qui quittent le pays.

Consultation

Depuis 2011, Transports Canada consulte les intervenants, notamment l'ACSTA, les exploitants d'aéroports et les transporteurs aériens, au sujet des améliorations apportées au contrôle des non-passagers. Les discussions qui ont eu lieu entre le Conseil des aéroports du Canada (CAC) et l'ACSTA au début de 2013 étaient axées sur les aéroports et les points d'accès aux zones réglementées côté piste. D'autres réunions consultatives ont été tenues au début de 2014 pour discuter des améliorations apportées au programme de contrôle des non-passagers et de leur mise en œuvre.

Justification

La modification réglementaire est nécessaire pour démontrer la conformité du Canada à la norme internationale plus stricte visant le contrôle des non-passagers et les contrôles de sûreté. Pour les aéroports, les coûts de mise en œuvre de ce changement sont

¹ 2002–2003 USD, U.S. Department of Homeland Security, 2008.

¹ Dollars américains de 2002-2003, département de la Sécurité intérieure des États-Unis, 2008.

The impact of not amending the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* (where non-passengers could circumvent the screening process) would dilute the security value of the existing non-passenger screening program; undermine Canada's ability to demonstrate continued compliance with the more stringent standard; and would lead to scrutiny from other countries.

The amendment will prevent non-passengers from entering the restricted area through a restricted area access point where CATSA is not carrying out screening.

Implementation, enforcement and service standards

The regulatory amendment will come into force on July 14, 2014. Communications efforts have been ongoing with the CAC and CATSA since early 2014. An ongoing outreach program for affected airports is being developed to ensure that additional enhancements are implemented effectively and efficiently.

The amendment includes the amendment of the designated provisions of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*, in order to provide for the imposition of monetary penalties as a means to enforce the Regulations. 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 *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* 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.

Contact

Francine Massicotte
Chief
Aviation Security Regulations
Aviation Security Regulatory Affairs
Transport Canada
330 Sparks Street, 13th Floor, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Email: francine.massicotte@tc.gc.ca

évalués à 3,6 millions de dollars par année. Les conséquences liées au fait de ne pas modifier le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* (les non-passagers pourraient contourner le processus de contrôle) seraient les suivantes : diminution de la valeur de sûreté du programme de contrôle des non-passagers actuel, capacité réduite du Canada à démontrer une conformité continue aux exigences de la norme plus stricte et examen minutieux de la part d'autres pays.

Grâce à cette modification, les non-passagers ne pourront pas pénétrer dans une zone réglementée par un point d'accès aux zones réglementées où l'ACSTA n'effectue pas le contrôle.

Mise en œuvre, application et normes de service

La modification réglementaire entrera en vigueur le 14 juillet 2014. Le CAC et l'ACSTA déploient des efforts de communication continus depuis le début de 2014. Un programme de sensibilisation continu visant les aéroports touchés est en cours d'élaboration afin de veiller à ce que les améliorations supplémentaires soient mises en œuvre de manière efficace et efficiente.

Les modifications comprennent la modification des textes désignés du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* pour prévoir l'imposition de sanctions pécuniaires afin de faire appliquer le Règlement. En vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, la sanction pécuniaire maximale qui peut être imposée au titre d'une infraction à un règlement est de 5 000 \$ pour les personnes physiques et de 25 000 \$ pour les personnes morales.

Dans son approche sur la mise en application du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, Transports Canada insiste pour dire que la promotion de la conformité est le meilleur moyen pour assurer la sûreté du milieu du transport aérien. Toutefois, la *Loi sur l'aéronautique* prévoit des mesures d'application de la loi telles que des sanctions administratives pécuniaires, en vertu des articles 7.6 à 8.2, des accusations peuvent être déposées dans les cas d'infractions prévues en vertu du paragraphe 7.3(3), ou encore un document d'aviation canadien peut être suspendu ou annulé en vertu de l'article 6.9.

Personne-ressource

Francine Massicotte
Chef
Réglementation de la sûreté aérienne
Affaires réglementaires de la sûreté aérienne
Transports Canada
330, rue Sparks, 13^e étage, tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Courriel: francine.massicotte@tc.gc.ca

Registration
SOR/2014-162 June 19, 2014

Enregistrement
DORS/2014-162 Le 19 juin 2014

MARINE TRANSPORTATION SECURITY ACT

LOI SUR LA SÛRETÉ DU TRANSPORT MARITIME

Regulations Amending the Marine Transportation Security Regulations

Règlement modifiant le Règlement sur la sûreté du transport maritime

P.C. 2014-814 June 18, 2014

C.P. 2014-814 Le 18 juin 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 5(1)^a and section 51^b of the *Marine Transportation Security Act*^c, makes the annexed *Regulations Amending the Marine Transportation Security Regulations*.

Sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu du paragraphe 5(1)^a et de l'article 51^b de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*^c, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sûreté du transport maritime*, ci-après.

**REGULATIONS AMENDING THE
MARINE TRANSPORTATION
SECURITY REGULATIONS**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE
RÈGLEMENT SUR LA SÛRETÉ
DU TRANSPORT MARITIME**

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. The heading before section 1 of the French version of the *Marine Transportation Security Regulations*¹ is replaced by the following:

1. L'intertitre précédant l'article 1 de la version française du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*¹ est remplacé par ce qui suit :

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

2. (1) The definitions "certain dangerous cargoes" and "security clearance" in section 1 of the Regulations are repealed.

2. (1) Les définitions de « certaines cargaisons dangereuses » et « habilitation de sécurité », à l'article 1 du même règlement, sont abrogées.

(2) The definition "breach of security" in section 1 of the English version of the Regulations is repealed.

(2) La définition de « breach of security », à l'article 1 de la version anglaise du même règlement, est abrogée.

(3) The definitions "CDC facility", "ferry", "interface", "MARSEC level 1", "MARSEC level 2", "MARSEC level 3", "occasional-use marine facility", "port administration", "security incident", "security threat" and "towing vessel" in section 1 of the Regulations are replaced by the following:

(3) Les définitions de « bâtiment remorqueur », « incident de sûreté », « installation CCD », « installation maritime à usage occasionnel », « interface », « menace contre la sûreté », « niveau MARSEC 1 », « niveau MARSEC 2 », « niveau MARSEC 3 », « organisme portuaire » et « traversier », à l'article 1 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

"CDC facility" means a marine facility where any of the following operations are carried out:

« bâtiment remorqueur » Bâtiment qui en remorque un autre à l'arrière ou le long de son bord, ou qui en pousse un autre à l'avant. (*towing vessel*)
« incident de sûreté » Événement au cours duquel la sûreté d'un bâtiment, d'une installation maritime ou d'un port est compromise. (*security incident*)
« installation CCD » Installation maritime où sont effectuées l'une ou l'autre des opérations suivantes :

- (a) the manufacture or storage of certain dangerous cargoes intended to be transferred to a vessel to which Part 2 applies;
- (b) the storage of certain dangerous cargoes transferred from a vessel to which Part 2 applies; or
- (c) the transfer of certain dangerous cargoes to or from a vessel to which Part 2 applies. (*installation CCD*)

- a) la fabrication ou l'entreposage de certaines cargaisons dangereuses destinées à être transférées à bord d'un bâtiment auquel s'applique la partie 2;

"ferry" means a vessel that is used exclusively for the carriage of passengers, vehicles, or passengers in vehicles and that operates on a fixed schedule between two or more points. (*traversier*)

^a S.C. 2001, c. 29, s. 56
^b S.C. 2001, c. 29, s. 59
^c L.C. 1994, c. 40
¹ SOR/2004-144

^a L.C., 2001, chap. 29, art. 56
^b L.C. 2001, ch. 29, art. 59
^c L.C. 1994, ch. 40
¹ DORS/2004-144

“interface” means the interaction that occurs between a vessel and a marine facility, or between a vessel and another vessel, throughout the time that the vessel is alongside the marine facility or throughout the vessel-to-vessel activity, and includes the activities affected by the movement of persons and their goods, by the movement of cargo or by the provision of services to and from the vessel. (*interface*)

“MARSEC level 1” means the level for which minimum security requirements are required to be implemented in accordance with the approved security plan or approved security procedures. (*niveau MARSEC 1*)

“MARSEC level 2” means the level for which additional security requirements are required to be implemented as a result of heightened risk in accordance with the approved security plan or approved security procedures. (*niveau MARSEC 2*)

“MARSEC level 3” means the level for which additional security requirements are required to be implemented as a result of a security threat that is probable or imminent, whether or not the specific target is identified, in accordance with the approved security plan or approved security procedures. (*niveau MARSEC 3*)

“occasional-use marine facility” means a marine facility that, in a calendar year, has 10 or fewer interfaces with vessels to which Part 2 applies. (*installation maritime à usage occasionnel*)

“port administration” means

(a) the operator of a marine facility that is a port authority incorporated under section 8 of the *Canada Marine Act*;

(b) an employee of the Department of Transport who is designated by the Minister as the security officer for a port as defined in paragraph (c) of the definition “port”; or

(c) in the absence of a port administration described in paragraph (a) or (b), the operator of a marine facility who is identified in an agreement referred to in paragraph (c) of the definition “port” to act as the port administration of the port. (*organisme portuaire*)

“security incident” means an event during which the security of a vessel, marine facility or port is compromised. (*incident de sûreté*)

“security threat” means any suspicious act or circumstance that could compromise the security of a vessel, marine facility, port or interface. (*menace contre la sûreté*)

“towing vessel” means a vessel that tows another vessel astern or alongside or that pushes another vessel ahead. (*bâtiment remorqueur*)

b) l’entreposage de certaines cargaisons dangereuses transférées d’un bâtiment auquel s’applique la partie 2;

c) le transfert de certaines cargaisons dangereuses à bord d’un bâtiment auquel s’applique la partie 2 ou de celui-ci. (*CDC facility*)

« installation maritime à usage occasionnel » Installation maritime qui, au cours d’une année civile, a au plus 10 interfaces avec des bâtiments auxquels s’applique la partie 2. (*occasional-use marine facility*)

« interface » L’interaction entre un bâtiment et une installation maritime, ou entre des bâtiments, qui se produit pendant que le bâtiment se trouve le long de l’installation maritime ou pendant l’activité entre les bâtiments. Sont comprises dans la présente définition les activités touchées par le mouvement des personnes et de leurs biens, le mouvement de la cargaison ou la fourniture de services à destination ou en provenance du bâtiment. (*interface*)

« menace contre la sûreté » Tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui pourraient compromettre la sûreté d’un bâtiment, d’une installation maritime, d’un port ou d’une interface. (*security threat*)

« niveau MARSEC 1 » Le niveau auquel des exigences de sûreté minimales doivent être mises en place conformément au plan de sûreté approuvé ou aux procédures de sûreté approuvées. (*MARSEC level 1*)

« niveau MARSEC 2 » Le niveau auquel des exigences de sûreté additionnelles doivent être mises en place, en raison d’un risque accru, conformément au plan de sûreté approuvé ou aux procédures de sûreté approuvées. (*MARSEC level 2*)

« niveau MARSEC 3 » Le niveau auquel des exigences de sûreté additionnelles doivent être mises en place conformément au plan de sûreté approuvé ou aux procédures de sûreté approuvées, en raison d’une menace contre la sûreté qui est probable ou imminente, que la cible soit ou non identifiée. (*MARSEC level 3*)

« organisme portuaire » S’entend, selon le cas :

a) de l’exploitant d’une installation maritime qui est une administration portuaire constituée en vertu de l’article 8 de la *Loi maritime du Canada*;

b) d’un employé du ministère des Transports qui est désigné par le ministre à titre d’agent de sûreté d’un port au sens de l’alinéa c) de la définition de « port »;

c) à défaut d’un organisme portuaire visé aux alinéas a) ou b), de l’exploitant d’une installation maritime qui est indiqué dans un accord visé à l’alinéa c) de la définition de « port » en vue d’agir à titre d’organisme portuaire pour le port. (*port administration*)

« traversier » Bâtiment qui sert exclusivement au transport de passagers, de véhicules ou de passagers dans des véhicules et qui est exploité selon un horaire régulier entre deux ou plusieurs points. (*ferry*)

(4) The definition “infraction à la sûreté” in section 1 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

« infraction à la sûreté » Violation du présent règlement, de mesures de sûreté établies en vertu du paragraphe 7(1) de la Loi, de règles de sûreté établies en vertu des paragraphes 10(2) ou (3) de la Loi, ou de procédures de sûreté qui sont prévues à un plan de sûreté approuvé ou qui sont approuvées en vertu du paragraphe 360(1), qui n’entraîne pas d’incident de sûreté. (*security breach*)

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

“approved training course” means a course that has been approved under section 803 and that is given by a recognized institution. (*cours de formation approuvé*)

“CDC residue” means

(a) in respect of CDCs having the UN number UN1942, UN2067, UN2426 or UN3375 that are carried in a large means of containment and are intended for sale, residue that remains on board a vessel after the CDCs are unloaded, that does not exceed 450 kg in total quantity, and each of whose accumulations has a volume that does not exceed 0.05 m³; or

(b) in respect of liquids and liquefied gases that are carried in a large means of containment, residue that remains in the cargo unloading system after the liquids and liquefied gases are unloaded and that is not accessible using normal transfer procedures, with the exception of the residue of liquefied gases having the UN number UN1005, UN1017, UN1035, UN1040, UN1062, UN1079, UN1086 or UN1971. (*résidu de CCD*)

“certain dangerous cargoes” or “CDCs” means the dangerous goods that are set out in Schedule 4 and that are listed in Schedule 1 to the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* or in Part 3 of the IMDG Code. (*certaines cargaisons dangereuses ou CCD*)

“IMDG Code” means the *International Maritime Dangerous Goods Code*, published by the International Maritime Organization, as amended from time to time. (*Code IMDG*)

“international voyage” means a voyage

(a) undertaken between a marine facility in Canada and a place outside Canada, or between places outside Canada, by a vessel that is entitled to fly the Canadian flag; or

(b) undertaken in Canadian waters by a vessel that is entitled to fly the flag of a foreign state. (*voyage international*)

“large means of containment” has the meaning assigned by section 1.4 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*. (*grand contenant*)

“marine security document” means any certificate, document or letter issued by the Minister under these Regulations. (*document de sûreté maritime*)

(4) La définition de « infraction à la sûreté », à l’article 1 de la version française du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« infraction à la sûreté » Violation du présent règlement, de mesures de sûreté établies en vertu du paragraphe 7(1) de la Loi, de règles de sûreté établies en vertu des paragraphes 10(2) ou (3) de la Loi, ou de procédures de sûreté qui sont prévues à un plan de sûreté approuvé ou qui sont approuvées en vertu du paragraphe 360(1), qui n’entraîne pas d’incident de sûreté. (*security breach*)

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

« certaines cargaisons dangereuses » ou « CCD » Les marchandises dangereuses qui figurent à l’annexe 4 et qui sont énumérées à l’annexe 1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* ou dans la partie 3 du Code IMDG. (*certain dangerous cargoes or CDC*)

« Code IMDG » Le *Code maritime international des marchandises dangereuses*, publié par l’Organisation maritime internationale, avec ses modifications successives. (*IMDG Code*)

« Code STCW » Le *Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille*, publié par l’Organisation maritime internationale, avec ses modifications successives. (*STCW Code*)

« Convention STCW » La *Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille*, publiée par l’Organisation maritime internationale, avec ses modifications successives. (*STCW Convention*)

« cours de formation approuvé » Cours approuvé en vertu de l’article 803 et offert par un établissement reconnu. (*approved training course*)

« document de sûreté maritime » Tout certificat, document ou lettre délivré par le ministre sous le régime du présent règlement. (*marine security document*)

« établissement reconnu » Établissement d’enseignement qui est désigné à titre d’établissement reconnu par le ministre en vertu de l’article 803.1 et qui administre, conformément aux pratiques établies et aux exigences de l’industrie maritime à l’échelle nationale et internationale, des cours de formation approuvés pour fournir la formation nécessaire en vue de l’obtention d’un certificat d’aptitude délivré sous le régime de la partie 8. (*recognized institution*)

« exploitant » S’entend, à l’égard d’un bâtiment :

a) de son propriétaire réel si le bâtiment est non immatriculé ou de son propriétaire enregistré si le bâtiment est immatriculé;

b) de toute personne possédant un intérêt bénéficiaire sur celui-ci, notamment un intérêt découlant d’un contrat ou tout autre intérêt en equity, né autrement que par voie d’hypothèque;

c) de tout locataire ou affrèteur du bâtiment ayant la responsabilité de sa navigation;

“MARSEC level” means the level of security requirements that is set by the Minister to reflect the threat environment for vessels, marine facilities and ports. (*niveau MARSEC*)

“non-SOLAS ship” means a vessel that is not a SOLAS ship, that is engaged on an international voyage, and that

- (a) is more than 100 gross tonnage but is not a towing vessel;
- (b) is carrying more than 12 passengers; or
- (c) is a towing vessel engaged in towing astern or alongside, or pushing ahead, a barge that is carrying certain dangerous cargoes. (*navire non ressortissant à SOLAS*)

“operator” means, in respect of a vessel,

- (a) the actual owner, if the vessel is not registered, or the registered owner, if the vessel is registered;
- (b) a person having a beneficial interest in the vessel, including an interest arising under contract and any other equitable interest, other than an interest by way of a mortgage;
- (c) a lessee or charterer of the vessel who is responsible for its navigation; or
- (d) if the vessel is a barge referred to in paragraph (c) of the definition “non-SOLAS ship”, the master or any other person who has command or charge of the vessel that is towing or pushing the barge. (*exploitant*)

“port” means

- (a) a port as defined in section 5 of the *Canada Marine Act*;
- (b) a public port designated under regulations made under section 65 of the *Canada Marine Act* in which a marine facility that interfaces with a vessel to which Part 2 applies is situated; or
- (c) a group of marine facilities, in close proximity to each other, whose operators agree with each other to be subject to sections 362 to 375. (*port*)

“recognized institution” means a training institution that is designated as a recognized institution by the Minister under section 803.1 and that administers, in accordance with the requirements and established practices of the domestic and international marine industry, approved training courses for the purpose of providing the training necessary to obtain a certificate of proficiency issued under Part 8. (*établissement reconnu*)

“SOLAS ship” means a vessel that

- (a) is 500 gross tonnage or more or is carrying more than 12 passengers; and
- (b) is engaged on an international voyage other than a voyage solely on the Great Lakes and the St. Lawrence River as far seaward as a straight line drawn from Cap-des-Rosiers to West Point, Anticosti Island, and from Anticosti Island to the north shore of the St. Lawrence River along the meridian of longitude 63° W. (*navire ressortissant à SOLAS*)

d) s’il s’agit d’un chaland visé à l’alinéa c) de la définition de « navire non ressortissant à SOLAS », du capitaine du bâtiment ou de toute autre personne ayant le commandement ou la direction du bâtiment qui remorque ou pousse le chaland. (*operator*)

« grand contenant » S’entend au sens de l’article 1.4 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. (*large means of containment*)

« habilitation de sécurité en matière de transport » Habilitation de sécurité accordée par le ministre en vertu de l’article 509. (*transportation security clearance*)

« navire non ressortissant à SOLAS » Bâtiment qui n’est pas un navire ressortissant à SOLAS, qui effectue un voyage international et qui, selon le cas :

- a) a une jauge brute supérieure à 100, mais n’est pas un bâtiment remorqueur;
- b) transporte plus de 12 passagers;
- c) est un bâtiment remorqueur remorquant à l’arrière ou le long de son bord, ou poussant, un chaland qui transporte certaines cargaisons dangereuses. (*non-SOLAS ship*)

« navire ressortissant à SOLAS » Bâtiment répondant aux exigences suivantes :

- a) il a une jauge brute d’au moins 500 ou transporte plus de 12 passagers;
- b) il effectue un voyage international autre qu’un voyage effectué exclusivement dans les Grands Lacs et sur le fleuve Saint-Laurent aussi loin vers la mer qu’une ligne droite tirée de Cap-des-Rosiers à la pointe occidentale de l’île d’Anticosti et de l’île d’Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent le long du méridien de longitude 63° O. (*SOLAS ship*)

« niveau MARSEC » Le niveau d’exigences de sûreté établi par le ministre pour tenir compte du contexte des menaces à l’égard des bâtiments, des installations maritimes et des ports. (*MARSEC level*)

« personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté » Les membres d’équipage, autres que l’agent de sûreté du bâtiment ou l’agent de sûreté de la compagnie, ayant des responsabilités en matière de sûreté aux termes du plan de sûreté du bâtiment. (*vessel personnel with security responsibilities*)

« personnel du bâtiment n’ayant pas de responsabilités en matière de sûreté » Les membres d’équipage, autres que l’agent de sûreté du bâtiment ou que l’agent de sûreté de la compagnie, n’ayant pas de responsabilités en matière de sûreté aux termes du plan de sûreté du bâtiment. (*vessel personnel without security responsibilities*)

« port » Selon le cas :

- a) un port au sens de l’article 5 de la *Loi maritime du Canada*;
- b) un port public désigné par règlement pris en vertu de l’article 65 de la *Loi maritime du Canada*, dans lequel est située une installation maritime

“STCW Code” means the *Seafarers’ Training, Certification and Watchkeeping Code*, published by the International Maritime Organization, as amended from time to time. (*Code STCW*)

“STCW Convention” means the *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, published by the International Maritime Organization, as amended from time to time. (*Convention STCW*)

“transportation security clearance” means a security clearance granted by the Minister under section 509. (*habilitation de sécurité en matière de transport*)

“vessel personnel with security responsibilities” means crew members, other than the vessel security officer or the company security officer, who have security responsibilities under the vessel’s security plan. (*personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté*)

“vessel personnel without security responsibilities” means crew members, other than the vessel security officer or the company security officer, who do not have security responsibilities under the vessel’s security plan. (*personnel du bâtiment n’ayant pas des responsabilités en matière de sûreté*)

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

“security breach” means a violation of these Regulations, of a security measure formulated under subsection 7(1) of the Act, of a security rule formulated under subsection 10(2) or (3) of the Act, or of a security procedure set out in an approved security plan or approved under subsection 360(1), that does not result in a security incident. (*infraction à la sûreté*)

(7) Section 1 of the Regulations is renumbered as subsection 1(1) and is amended by adding the following:

(2) For the purpose of interpreting the ISPS Code, “company” shall be read to mean “operator”.

(3) For the purposes of the definition “international voyage” in subsection (1), a vessel that is entitled to fly the Canadian flag

(a) begins its international voyage at the beginning of its last interface with a marine facility in Canada before it engages on the voyage; and

(b) ends its international voyage at the end of its first interface with a marine facility in Canada when it returns from the voyage.

qui a une interface avec un bâtiment auquel s’applique la partie 2;

c) un groupe d’installations maritimes qui sont situées à proximité les unes des autres et dont les exploitants s’entendent pour être assujettis aux articles 362 à 375. (*port*)

« résidu de CCD »

a) À l’égard des CCD qui portent le numéro UN1942, UN2067, UN2426 ou UN3375, qui sont transportées dans un grand contenant et qui sont destinées à la vente, le résidu qui, après le déchargement des CCD, se trouve à bord d’un bâtiment, dont la quantité totale ne dépasse pas 450 kg et dont le volume de chaque accumulation ne dépasse pas 0,05 m³;

b) à l’égard des liquides et des gaz liquéfiés qui sont transportés dans un grand contenant, le résidu qui, après le déchargement des liquides et des gaz liquéfiés, se trouve dans le système de déchargement des cargaisons et auquel il est impossible d’avoir accès par la procédure normale de transfert, à l’exception du résidu des gaz liquéfiés qui portent le numéro UN1005, UN1017, UN1035, UN1040, UN1062, UN1079, UN1086 ou UN1971. (*CDC residue*)

« voyage international » Tout voyage effectué :

a) entre une installation maritime au Canada et un endroit à l’étranger ou entre des endroits à l’étranger, par un bâtiment autorisé à battre pavillon canadien;

b) dans les eaux canadiennes, par un bâtiment autorisé à battre pavillon étranger. (*international voyage*)

(6) L’article 1 de la version anglaise du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

“security breach” means a violation of these Regulations, of a security measure formulated under subsection 7(1) of the Act, of a security rule formulated under subsection 10(2) or (3) of the Act, or of a security procedure set out in an approved security plan or approved under subsection 360(1), that does not result in a security incident. (*infraction à la sûreté*)

(7) L’article 1 du même règlement devient le paragraphe 1(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) Pour l’interprétation du Code ISPS, « compagnie » vaut mention d’« exploitant ».

(3) Pour l’application de la définition de « voyage international » au paragraphe (1), tout bâtiment autorisé à battre pavillon canadien :

a) d’une part, commence son voyage international au début de sa dernière interface avec une installation maritime au Canada avant d’effectuer le voyage;

b) d’autre part, le termine à la fin de sa première interface avec une installation maritime au Canada à son retour de voyage.

(4) For the purposes of the definition “certain dangerous cargoes” or “CDCs” in subsection (1), a reference to a UN number in Schedule 4 is a reference to the goods that are listed in Schedule 1 to the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* or in Part 3 of the IMDG Code.

3. The reference “[2 to 10 reserved]” after section 1 of the Regulations is replaced by the following:

2. For greater certainty, nothing in these Regulations derogates from any right otherwise provided to a representative of seafarers’ welfare and labour organizations to access a vessel or a marine facility, unless there is an immediate threat to the safety and security of the vessel or marine facility.

[3 to 10 reserved]

4. Section 11 of the Regulations and the headings before it are replaced by the following:

PART 1

GENERAL

MARSEC LEVEL, OFFICIAL LANGUAGES
AND PRESCRIBED GROUNDS

11. The operator of a vessel to which Part 2 applies and the operator of a marine facility or a port administration to which Part 3 applies shall maintain MARSEC level 1 at all times unless a higher MARSEC level is required by the Minister.

5. The portion of section 12 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

12. The operator of a vessel that is entitled to fly the Canadian flag and to which Part 2 applies, and the operator of a marine facility to which Part 3 applies, other than the operator of a marine facility that is referred to in paragraph (a) of the definition “port administration” in subsection 1(1) or the security officer referred to in paragraph (b) of that definition, shall ensure that, where there is a significant demand from at least 5 per cent of the travelling public for services in either official language within the meaning of the *Official Languages (Communications with and Services to the Public) Regulations*,

6. The reference “[14 to 199 reserved]” after section 13 of the Regulations is replaced by the following:

SUSPENSION OR CANCELLATION OF MARINE
SECURITY DOCUMENTS

14. (1) The Minister shall suspend or cancel a marine security document issued to the operator of a

(4) Pour l’application de la définition de « certaines cargaisons dangereuses » ou « CCD » au paragraphe (1), toute mention d’un numéro UN à l’annexe 4 vaut mention des marchandises énumérées à l’annexe 1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* ou dans la partie 3 du Code IMDG.

3. La mention « [2 à 10 réservés] » qui suit l’article 1 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

2. Il est entendu que le présent règlement ne porte atteinte à aucun droit d’accès à un bâtiment ou à une installation maritime dont est par ailleurs titulaire tout représentant des services sociaux ou des syndicats des gens de mer, sauf s’il existe un danger immédiat pour la sécurité et la sûreté du bâtiment ou de l’installation maritime.

[3 à 10 réservés]

4. L’article 11 du même règlement et les intertitres le précédant sont remplacés par ce qui suit :

PARTIE 1

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

NIVEAU MARSEC, LANGUES OFFICIELLES ET
MOTIFS RÉGLEMENTAIRES

11. L’exploitant d’un bâtiment auquel s’applique la partie 2 et l’exploitant d’une installation maritime ou l’organisme portuaire auxquels s’applique la partie 3 maintiennent en permanence le niveau MARSEC 1, sauf si un niveau MARSEC supérieur est exigé par le ministre.

5. Le passage de l’article 12 du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

12. Dans les cas où il existe une demande importante d’au moins 5 pour cent du public voyageur pour des services offerts dans l’une ou l’autre des langues officielles au sens du *Règlement sur les langues officielles — communications avec le public et prestation des services*, l’exploitant d’un bâtiment autorisé à battre pavillon canadien auquel s’applique la partie 2 et l’exploitant d’une installation maritime à laquelle s’applique la partie 3, autre que l’exploitant d’une installation maritime qui est visé à l’alinéa a) de la définition d’« organisme portuaire » au paragraphe 1(1) ou l’agent de sûreté visé à l’alinéa b) de cette définition, veillent à ce que les mesures suivantes soient prises :

6. La mention « [14 à 199 réservés] » qui suit l’article 13 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

SUSPENSION OU ANNULATION DE DOCUMENTS
DE SÛRETÉ MARITIME

14. (1) Le ministre suspend ou annule tout document de sûreté maritime délivré à l’exploitant d’un

vessel or marine facility, or to a port administration, if the Minister has reasonable grounds to believe that

- (a) the document was obtained by any fraudulent or improper means or by a misrepresentation of any material fact;
- (b) the document was altered, rendered illegible or lost;
- (c) the operator or port administration
 - (i) is not in compliance with its approved security plan or, in the case of an occasional-use marine facility, its security procedures approved under subsection 360(1), or
 - (ii) conducts its activities in a way that constitutes, or is likely to constitute, a threat to marine transportation security; or
- (d) the requirements for issuance of the document are no longer met.

(2) The Minister shall notify the operator or the port administration of the suspension or cancellation by notice served in accordance with section 701. The notice shall include

- (a) the grounds for the suspension or cancellation and the date on which the suspension or cancellation takes effect; and
- (b) the address at which, and the date — being 30 days after the day on which the notice is served — on or before which, the operator or port administration may file a request to the Tribunal for a review of the suspension or cancellation.

(3) The suspension or cancellation takes effect

- (a) no later than 30 days after the day on which the notice is served, if the ground for the suspension or cancellation is one of the grounds set out in paragraph (1)(a) or (b), subparagraph (1)(c)(i) or paragraph (1)(d); or
- (b) at the time the notice is served, if the ground for the suspension or cancellation is the ground set out in subparagraph (1)(c)(ii).

(4) If a marine security document is suspended or cancelled, the operator or port administration to which it was issued shall return it immediately to the Minister.

REVIEWS AND APPEALS

15. The Tribunal has jurisdiction in respect of reviews and appeals under sections 16 to 19.

16. (1) The operator of a vessel or marine facility, or a port administration, may file with the Tribunal a written request for a review of a suspension or cancellation referred to in subsection 14(1) on or before the date specified in the notice of suspension or cancellation or within any further time that the Tribunal allows on application.

bâtiment ou d'une installation maritime ou à un organisme portuaire s'il a des motifs raisonnables de croire :

- a) que le document a été obtenu par des moyens frauduleux ou irréguliers ou à la suite d'une déclaration trompeuse sur un fait important,
- b) que le document a été modifié, rendu illisible ou perdu;
- c) que l'exploitant ou l'organisme portuaire, selon le cas :
 - (i) ne se conforme pas à son plan de sûreté approuvé ou, dans le cas d'une installation maritime à usage occasionnel, à ses procédures de sûreté approuvées en vertu du paragraphe 360(1),
 - (ii) mène ses activités d'une manière qui constitue, ou est susceptible de constituer, une menace contre la sûreté du transport maritime;
- d) que les exigences relatives à la délivrance du document ne sont plus respectées.

(2) Il informe l'exploitant ou l'organisme portuaire de la suspension ou de l'annulation par avis signifié conformément à l'article 701. Sont notamment indiqués dans l'avis :

- a) les motifs de la suspension ou de l'annulation et la date de sa prise d'effet;
- b) l'adresse à laquelle l'exploitant ou l'organisme portuaire peut soumettre au Tribunal une demande de révision de la suspension ou de l'annulation et la date limite, à savoir au plus tard trente jours après la signification de l'avis.

(3) La suspension ou l'annulation prend effet :

- a) si le motif de la suspension ou de l'annulation est l'un des motifs prévus aux alinéas (1)a) ou b), au sous-alinéa (1)c)(i) ou à l'alinéa (1)d), au plus tard trente jours après la date de la signification de l'avis;
- b) si le motif de la suspension ou de l'annulation est celui prévu au sous-alinéa (1)c)(ii), dès la signification de l'avis.

(4) L'exploitant ou l'organisme portuaire retourne sans délai au ministre le document de sûreté maritime suspendu ou annulé.

RÉVISIONS ET APPELS

15. Le Tribunal a compétence pour connaître des requêtes en révision et des appels déposés au titre des articles 16 à 19.

16. (1) L'exploitant d'un bâtiment ou d'une installation maritime ou l'organisme portuaire peut faire réviser la suspension ou l'annulation visées au paragraphe 14(1) en déposant une requête écrite auprès du Tribunal, au plus tard à la date limite qui est indiquée sur l'avis de la suspension ou de l'annulation ou dans le délai supérieur éventuellement accordée à sa demande par le Tribunal.

(2) A request for a review does not operate as a stay of the suspension or cancellation.

17. (1) On receipt of a request filed under section 16, the Tribunal shall appoint a time and place for the review and shall notify in writing the Minister and the operator of the vessel or marine facility, or the port administration, of the time and place.

(2) The assigned member of the Tribunal shall confirm the suspension or cancellation or refer the matter back to the Minister for reconsideration.

18. (1) Within 30 days after the day on which a determination is made under subsection 17(2), the operator of the vessel or marine facility, or the port administration, may appeal the determination to the Tribunal.

(2) A party who does not appear at a review hearing is not entitled to appeal a determination unless they establish that there was sufficient reason to justify their absence.

(3) The appeal panel of the Tribunal assigned to hear the appeal shall dismiss it or refer the matter back to the Minister for reconsideration.

19. If a matter is referred back to the Minister for reconsideration under subsection 17(2) or 18(3), the suspension or cancellation remains in effect until the reconsideration is concluded. However, the member who made the determination or the appeal panel, after considering any representations made by the parties, may grant a stay of the suspension or cancellation until the reconsideration is concluded if the member or panel determines that granting a stay would not constitute a threat to marine transportation security.

[20 to 199 reserved]

7. Section 200 of the Regulations and the heading “Interpretation” before it are repealed.

8. Subsection 201(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) This Part does not apply to

(a) a pleasure craft, a fishing vessel, a vessel that is owned or operated by a government and used only on government non-commercial service, a vessel without a crew that is in dry dock, dismantled or laid-up, or a vessel that is subject to a security arrangement concluded between the Government of Canada and a contracting government in application of Regulation 11 of Chapter XI-2 of SOLAS; or

(b) a vessel that is entitled to fly the Canadian flag and that is engaged on a voyage between marine facilities in Canada, except when the vessel has an interface with a SOLAS ship or non-SOLAS ship that is entitled to fly the flag of a foreign state that is not subject to a security arrangement referred to in paragraph (a).

(2) Le dépôt d’une requête en révision n’a pas pour effet de suspendre la suspension ou l’annulation.

17. (1) Sur réception de la requête déposée au titre de l’article 16, le Tribunal fixe la date, l’heure et le lieu de l’audience et en avise par écrit le ministre et l’exploitant du bâtiment ou de l’installation maritime ou l’organisme portuaire.

(2) Le conseiller commis à l’affaire confirme la suspension ou l’annulation ou renvoie l’affaire au ministre pour réexamen.

18. (1) L’exploitant d’un bâtiment ou de l’installation maritime ou l’organisme portuaire peut porter en appel devant le Tribunal la décision rendue au titre du paragraphe 17(2) dans les trente jours suivant la décision.

(2) La partie qui ne se présente pas à l’audience portant sur la requête en révision perd le droit de porter la décision en appel, à moins qu’elle ne fasse valoir des motifs valables justifiant son absence.

(3) Le comité du Tribunal rejette l’appel ou renvoie l’affaire au ministre pour réexamen.

19. En cas de renvoi de l’affaire au ministre au titre des paragraphes 17(2) ou 18(3), la suspension ou l’annulation continue d’avoir effet. Toutefois, le conseiller ou le comité peut, après avoir entendu les observations des parties et s’il établit que cela ne constituerait pas un danger pour la sûreté du transport maritime, prononcer la suspension de la mesure jusqu’à ce que le ministre ait réexaminé sa décision.

[20 à 199 réservés]

7. L’article 200 du même règlement et l’inter-titre « Définitions » le précédant sont abrogés.

8. Le paragraphe 201(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) La présente partie ne s’applique pas aux bâtiments suivants :

a) les embarcations de plaisance, les bateaux de pêche, les bâtiments qui appartiennent à un gouvernement ou qui sont exploités par lui et qui sont utilisés exclusivement à des fins gouvernementales non commerciales, les bâtiments sans équipage qui sont en cale sèche, démontés ou désarmés, et les bâtiments qui sont assujettis à un arrangement en matière de sûreté conclu entre le gouvernement du Canada et un gouvernement contractant en application de la règle 11 du chapitre XI-2 de SOLAS;

b) les bâtiments autorisés à battre pavillon canadien qui effectuent un voyage entre des installations maritimes au Canada, sauf lorsqu’ils ont une interface avec un navire ressortissant à SOLAS ou non ressortissant à SOLAS autorisé à battre pavillon d’un État étranger qui n’est pas assujetti à

(3) For the purposes of subsections 211(6) and 213(2), “Administration” means

- (a) in respect of a SOLAS ship that is entitled to fly the Canadian flag, the Minister; or
- (b) in respect of a SOLAS ship that is entitled to fly the flag of a foreign state, the contracting government of that state.

9. Subsection 202(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) A certificate issued under subsection (1) or (2) is valid while the vessel security plan is valid.

(5) An interim certificate issued under subsection (3) is valid until the expiry of six months after the day on which it is issued or until a certificate is issued under subsection (1) or (2), whichever comes first.

10. (1) Subsections 203(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

203. (1) The operator of a SOLAS ship that is entitled to fly the Canadian flag shall ensure that the requirements of sections 204 to 268 are met.

(2) The operator of a non-SOLAS ship that is entitled to fly the Canadian flag shall ensure that the requirements of sections 204 to 221 and 228 to 268 are met.

(2) Paragraph 203(3)(a) of the Regulations is replaced by the following:

- (a) section 204, paragraph 205(1)(e), subparagraph 205(1)(f)(ii), paragraphs 205(1)(h) and (i), subsections 206(1) to (4), paragraph 206(5)(b), subsection 211(1), paragraphs 211(3)(b), 212(h) to (h.2) and 213(1)(b), subsection 213(2), paragraph 214(1)(b) and sections 219, 221, 228 and 260 to 268; and

(3) Paragraph 203(4)(a) of the Regulations is replaced by the following:

- (a) section 204, paragraph 205(1)(e), section 206, subsections 211(1) and (2), 213(3) and 214(2) and sections 219, 221, 228 and 260 to 268; and

11. (1) Paragraph 204(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

- (a) the original of the certificate described in subsection (2);

(2) Subsection 204(1) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (d), by adding “and” at the end of paragraph (e) and by adding the following after paragraph (e):

- (f) if the vessel is a SOLAS ship, the original of every certificate of proficiency required by this Part for the vessel security officer and for vessel personnel with or without security responsibilities.

un arrangement en matière de sûreté visé à l’alinéa a).

(3) Pour l’application des paragraphes 211(6) et 213(2), « Administration » s’entend :

- a) à l’égard d’un navire ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon canadien, du ministre;
- b) à l’égard d’un navire ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon d’un État étranger, du gouvernement contractant de cet État.

9. Le paragraphe 202(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Le certificat délivré en vertu des paragraphes (1) ou (2) demeure valide tant que le plan de sûreté du bâtiment le demeure.

(5) Le certificat provisoire délivré en vertu du paragraphe (3) est valide jusqu’à l’expiration d’une période de six mois après la date de sa délivrance ou jusqu’à la délivrance d’un certificat en vertu des paragraphes (1) ou (2), selon la première de ces éventualités à survenir.

10. (1) Les paragraphes 203(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

203. (1) L’exploitant d’un navire ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon canadien veille à ce que les exigences des articles 204 à 268 soient respectées.

(2) L’exploitant d’un navire non ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon canadien veille à ce que les exigences des articles 204 à 221 et 228 à 268 soient respectées.

(2) L’alinéa 203(3)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- a) l’article 204, l’alinéa 205(1)e), le sous-alinéa 205(1)f)(ii), les alinéas 205(1)h) et i), les paragraphes 206(1) à (4), l’alinéa 206(5)b), le paragraphe 211(1), les alinéas 211(3)b), 212h) à h.2) et 213(1)b), le paragraphe 213(2), l’alinéa 214(1)b) et les articles 219, 221, 228 et 260 à 268;

(3) L’alinéa 203(4)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- a) l’article 204, l’alinéa 205(1)e), l’article 206, les paragraphes 211(1) et (2), 213(3) et 214(2) et les articles 219, 221, 228 et 260 à 268;

11. (1) L’alinéa 204(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- a) l’original du certificat visé au paragraphe (2);

(2) Le paragraphe 204(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa e), de ce qui suit :

- f) dans le cas d’un bâtiment qui est un navire ressortissant à SOLAS, l’original de tout certificat d’aptitude exigé par la présente partie pour l’agent de sûreté du bâtiment et le personnel du bâtiment ayant ou n’ayant pas de responsabilités en matière de sûreté.

(3) Paragraph 204(2)(d) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(d) in the case of a non-SOLAS ship that is entitled to fly the flag of a foreign state, a ship security compliance document, or an interim ship security compliance document, issued or approved by the contracting government of that state.

(4) Subsection 204(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) The vessel security officer on a SOLAS ship and a member of the vessel personnel with or without security responsibilities on a SOLAS ship shall, if they hold a certificate of proficiency, ensure that their certificate is carried on board.

12. Section 205 of the Regulations is replaced by the following:

205. (1) The operator of a vessel shall

(a) establish an administrative and organizational structure for the security of the vessel;

(b) provide every person who has responsibilities under this Part with the support needed to fulfil his or her responsibilities;

(c) designate in writing a company security officer and a vessel security officer, by name or by position, other than the position for which the designation is being made;

(d) implement and maintain the vessel security plan, including any corrective action referred to in paragraph 209(h), and, if applicable, the marine facility security plan or the port security plan;

(e) provide the master with the following information:

(i) the names of the parties responsible for appointing shipboard personnel, such as vessel management companies, crewing agents, contractors and concessionaires,

(ii) the names of the parties responsible for deciding the employment of the vessel, and

(iii) if the vessel is under a charter-party, the names of contact persons for the charter-party;

(f) in the case of a SOLAS ship, ensure that the vessel security officer and vessel personnel with or without security responsibilities have the ability to maintain their effectiveness while performing their duties in accordance with the requirements set out

(i) in the case of a ship that is entitled to fly the Canadian flag, in the safe manning document issued under section 202 of the *Marine Personnel Regulations*, or

(ii) in the case of a ship that is entitled to fly the flag of a foreign state, in the safe manning document issued by the contracting government of that state;

(g) in the case of a vessel that is entitled to fly the Canadian flag, ensure that a vessel security plan is established;

(3) L'alinéa 204(2)d) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(d) in the case of a non-SOLAS ship that is entitled to fly the flag of a foreign state, a ship security compliance document, or an interim ship security compliance document, issued or approved by the contracting government of that state.

(4) Le paragraphe 204(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) S'ils sont titulaires d'un certificat d'aptitude, l'agent de sûreté du bâtiment d'un navire ressortissant à SOLAS et les membres du personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté à bord d'un navire ressortissant à SOLAS veillent à avoir leur certificat à bord.

12. L'article 205 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

205. (1) L'exploitant d'un bâtiment :

a) établit la structure administrative et organisationnelle visant la sûreté du bâtiment;

b) fournit à chaque personne ayant des responsabilités qui lui sont imposées par la présente partie le soutien nécessaire pour s'acquitter de celles-ci;

c) désigne par écrit un agent de sûreté de la compagnie et un agent de sûreté du bâtiment, expressément ou selon un poste autre que celui pour lequel ils sont désignés;

d) met en œuvre et maintient le plan de sûreté du bâtiment, y compris toute mesure corrective visée à l'alinéa 209h), et, le cas échéant, celui de l'installation maritime ou celui du port;

e) fournit au capitaine les renseignements suivants :

(i) le nom des parties chargées de procéder à la nomination du personnel de bord, telles les sociétés de gestion maritime, les agents d'équipage, les entrepreneurs et les concessionnaires,

(ii) le nom des parties chargées de décider de l'emploi du bâtiment,

(iii) dans le cas où le bâtiment est sous l'empire d'une charte-partie, le nom des personnes-ressources concernant la charte-partie;

f) dans le cas d'un navire ressortissant à SOLAS, veille à ce que l'agent de sûreté du bâtiment et le personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté soient en mesure de demeurer efficaces lorsqu'ils exercent leurs fonctions conformément aux exigences prévues :

(i) dans le cas d'un navire autorisé à battre pavillon canadien, dans le document spécifiant les effectifs de sécurité délivré en application de l'article 202 du *Règlement sur le personnel maritime*,

(ii) dans le cas d'un navire autorisé à battre pavillon d'un État étranger, dans le document spécifiant les effectifs de sécurité délivré par le gouvernement contractant de cet État;

(h) ensure that the vessel security officer and vessel personnel with or without security responsibilities meet the training requirements set out in sections A-VI/5 and A-VI/6 of the STCW Code; and
 (i) clearly identify each restricted area on the vessel.

(2) The operator of a SOLAS ship shall permanently mark the ship with the International Maritime Organization Ship Identification Number in accordance with Regulation 3 of Chapter XI-1 of SOLAS.

13. Section 206 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (4):

(5) The master shall ensure that the vessel security officer and vessel personnel with or without security responsibilities carry on board

(a) in the case of a SOLAS ship entitled to fly the Canadian flag, their certificates of proficiency issued under Part 8; or

(b) in the case of a SOLAS ship entitled to fly the flag of a foreign state, their certificates of proficiency issued by the contracting government of that state.

14. (1) The portion of subsection 211(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) Subject to subsection (6), a SOLAS ship's vessel security officer shall hold

(2) Subsections 211(4) and (5) of the Regulations are repealed.

(3) Subsection 211(7) of the Regulations is repealed.

15. Section 212 of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (h):

(h.1) ensure that all persons employed or engaged on board a vessel, including contractors, receive security orientation that is appropriate to their duties and the time they have spent on board the vessel, in order to be able to

- (i) report a security incident,
- (ii) know the procedures to follow when there is a security threat, and
- (iii) take part in security-related emergency and contingency procedures;

(h.2) ensure that all vessel personnel with security responsibilities receive, before carrying out any of those responsibilities, security orientation that is appropriate to their duties;

g) dans le cas d'un bâtiment autorisé à battre pavillon canadien, veille à ce qu'un plan de sûreté du bâtiment soit établi;

h) veille à ce que l'agent de sûreté du bâtiment et le personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté satisfassent aux exigences de formation indiquées aux sections A-VI/5 et A-VI/6 du Code STCW;

i) identifie clairement chaque zone réglementée du bâtiment.

(2) L'exploitant d'un navire ressortissant à SOLAS marque de manière permanente son navire avec le numéro d'identification du navire de l'Organisation maritime internationale conformément à la Règle 3 du chapitre XI-1 de SOLAS.

13. L'article 206 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

(5) Le capitaine veille à ce que l'agent de sûreté du bâtiment et le personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté aient à bord :

a) dans le cas d'un navire ressortissant à SOLAS autorisé à battre pavillon canadien, leurs certificats d'aptitude délivrés en vertu de la partie 8;

b) dans le cas d'un navire ressortissant à SOLAS autorisé à battre pavillon d'un État étranger, leurs certificats d'aptitude délivrés par le gouvernement contractant de cet État.

14. (1) Le passage du paragraphe 211(3) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Sous réserve du paragraphe (6), l'agent de sûreté du bâtiment d'un navire ressortissant à SOLAS est titulaire :

(2) Les paragraphes 211(4) et (5) du même règlement sont abrogés.

(3) Le paragraphe 211(7) du même règlement est abrogé.

15. L'article 212 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa h), de ce qui suit :

h.1) veille à ce que toutes les personnes employées ou engagées sur un bâtiment, y compris les entrepreneurs, reçoivent une initiation en matière de sûreté qui est propre à leurs fonctions et au temps qu'elles ont passé à bord du bâtiment afin d'être en mesure, à la fois :

- (i) de signaler les incidents de sûreté,
- (ii) de connaître les procédures à suivre lorsqu'il y a une menace contre la sûreté,
- (iii) de participer aux procédures d'urgence liées à la sûreté;

h.2) veille à ce que tout le personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté reçoive, avant de les exercer, une initiation en matière de sûreté qui est propre à ses fonctions;

16. Section 213 of the Regulations is replaced by the following:

213. (1) A member of the vessel personnel with security responsibilities on a SOLAS ship shall hold

- (a) in the case of a SOLAS ship that is entitled to fly the Canadian flag, a certificate of proficiency as a member of the vessel personnel with security responsibilities issued under Part 8; or
- (b) in the case of a SOLAS ship that is entitled to fly the flag of a foreign state, a certificate of proficiency as a member of the ship personnel with security responsibilities issued by the contracting government of that state.

(2) In circumstances of exceptional necessity, if a member of the vessel personnel with security responsibilities is temporarily unavailable to fulfil his or her security responsibilities on a SOLAS ship, the Administration may permit a member of the vessel personnel without security responsibilities but with a knowledge of the vessel security plan to fulfil those responsibilities until the ship arrives at the next port of call or for a period not exceeding 30 days.

(3) A member of the vessel personnel with security responsibilities on a non-SOLAS ship shall have, by training or job experience, knowledge and competence that are relevant to the industry in which the ship operates in any of the following areas that relate to the member's responsibilities:

- (a) current security threats and patterns;
- (b) the recognition and detection of weapons, explosives and incendiaries, and other dangerous substances and devices;
- (c) the recognition of the characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
- (d) techniques that could possibly be used to violate security procedures or to circumvent security procedures, equipment or systems;
- (e) crowd management and control techniques;
- (f) security-related communications;
- (g) emergency preparedness and response and contingency planning;
- (h) the operation, testing, calibration and maintenance of security equipment and systems;
- (i) inspection and monitoring techniques;
- (j) methods of performing physical searches of persons and goods, including personal effects, baggage, ships' stores and cargo;
- (k) the relevant provisions of the vessel security plan; and
- (l) the meanings and the requirements of the different MARSEC levels.

16. L'article 213 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

213. (1) Tout membre du personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté à bord d'un navire ressortissant à SOLAS est titulaire :

- a) dans le cas d'un navire ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon canadien, d'un certificat d'aptitude aux fonctions de membre du personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté qui est délivré sous le régime de la partie 8;
- b) dans le cas d'un navire ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon d'un État étranger, d'un certificat d'aptitude aux fonctions de membre du personnel du navire ayant des responsabilités en matière de sûreté qui est délivré par le gouvernement contractant de cet État.

(2) Dans des circonstances d'extrême nécessité, lorsqu'un membre du personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté est temporairement indisponible pour exercer ses responsabilités en matière de sûreté à bord d'un navire ressortissant à SOLAS, l'Administration peut autoriser tout membre du personnel du bâtiment n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté mais ayant une connaissance du plan de sûreté du bâtiment à exercer ces responsabilités jusqu'à ce que le navire arrive au port d'escale suivant ou pendant une période maximale de trente jours.

(3) Tout membre du personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté à bord d'un navire non ressortissant à SOLAS possède, par formation ou expérience de travail, les connaissances et la compétence qui sont afférentes à l'industrie dans laquelle le navire est exploité dans l'un ou l'autre des domaines ci-après liés à ses responsabilités :

- a) les menaces actuelles contre la sûreté et leurs différentes formes;
- b) l'identification et la détection d'armes, d'explosifs et d'engins incendiaires, ainsi que d'autres substances et engins dangereux;
- c) l'identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
- d) les techniques qui pourraient être utilisées pour contrevenir aux procédures de sûreté ou pour contourner les procédures, le matériel ou les systèmes de sûreté;
- e) les techniques de maîtrise des foules;
- f) les communications liées à la sûreté;
- g) la préparation, l'intervention et la planification d'urgence;
- h) le fonctionnement, la mise à l'essai, l'étalonnage et l'entretien du matériel et des systèmes de sûreté;
- i) les techniques d'inspection et de surveillance;
- j) les méthodes de fouille manuelle des personnes et des biens, y compris des effets personnels, des bagages, des provisions de bord et de la cargaison;

17. Section 214 of the Regulations is replaced by the following:

214. (1) A member of the vessel personnel without security responsibilities on a SOLAS ship shall hold

(a) in the case of a SOLAS ship that is entitled to fly the Canadian flag, a certificate of proficiency as a member of the vessel personnel without security responsibilities issued under Part 8; or

(b) in the case of a SOLAS ship that is entitled to fly the flag of a foreign state, a certificate of proficiency as a member of the ship personnel without security responsibilities issued by the contracting government of that state.

(2) A member of the vessel personnel without security responsibilities on a non-SOLAS ship, and a contractor engaged on the ship, shall receive security orientation that is appropriate to their duties and the amount of time that they have spent on board the ship. The security orientation shall address the following:

(a) the meanings of the different MARSEC levels, the procedures at each level and the emergency procedures and contingency plans;

(b) the recognition and detection of weapons, explosives and incendiaries, and other dangerous substances and devices;

(c) the recognition of the characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security; and

(d) techniques that could possibly be used to violate security procedures or to circumvent security procedures, equipment or systems.

18. (1) Subsection 216(1) of the Regulations is replaced by the following:

216. (1) A security drill may be conducted with other drills, if appropriate, but shall be conducted at least once every three months, except in the case of a vessel that is entitled to fly the Canadian flag and that is not engaged on an international voyage or is not in service at the time that a drill is to be conducted, in which case the drill shall be conducted within one week after the beginning of an international voyage or the return to service.

(2) Subsection 216(3) of the Regulations is repealed.

(3) Subsection 216(5) of the Regulations is replaced by the following:

(5) A documented response to a security incident that was recorded under paragraph 218(1)(c) is considered equivalent to a security drill.

k) les dispositions pertinentes du plan de sûreté du bâtiment;

l) la signification et les exigences des différents niveaux MARSEC.

17. L'article 214 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

214. (1) Tout membre du personnel du bâtiment n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté à bord d'un navire ressortissant à SOLAS est titulaire :

a) dans le cas d'un navire ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon canadien, d'un certificat d'aptitude aux fonctions de membre du personnel du bâtiment n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté délivré sous le régime de la partie 8;

b) dans le cas d'un navire ressortissant à SOLAS qui est autorisé à battre pavillon d'un État étranger, d'un certificat d'aptitude aux fonctions de membre du personnel du navire n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté délivré par le gouvernement contractant de cet État.

(2) Les membres du personnel du bâtiment n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté à bord d'un navire non ressortissant à SOLAS et les entrepreneurs qui sont engagés à bord reçoivent une initiation en matière de sûreté propre à leurs fonctions et au temps qu'ils ont passé à bord du navire et visant les questions suivantes :

a) la signification des différents niveaux MARSEC, les procédures à chaque niveau et les procédures et plans d'urgence;

b) l'identification et la détection d'armes, d'explosifs et d'engins incendiaires, ainsi que d'autres substances et engins dangereux;

c) l'identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;

d) les techniques qui pourraient être utilisées pour contrevenir aux procédures de sûreté ou pour contourner les procédures, le matériel ou les systèmes de sûreté.

18. (1) Le paragraphe 216(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

216. (1) Les exercices de sûreté peuvent, s'il y a lieu, être jumelés à d'autres exercices, mais sont effectués au moins une fois tous les trois mois, sauf dans le cas d'un bâtiment autorisé à battre pavillon canadien qui n'effectue pas un voyage international ou qui n'est pas en service au moment où un exercice doit être effectué, auquel cas ils sont effectués dans la semaine qui suit le début d'un voyage international ou la remise en service.

(2) Le paragraphe 216(3) du même règlement est abrogé.

(3) Le paragraphe 216(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(5) Une intervention documentée concernant un incident de sûreté qui est consigné conformément à l'alinéa 218(1)c) est considérée comme étant équivalente à un exercice de sûreté.

19. (1) Paragraph 217(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) shall test the requirements of the vessel security plan that are relevant to the objectives of each exercise and shall involve the active participation of personnel on board the vessel as appropriate to the exercise;

(2) Paragraph 217(1)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) shall test, at a minimum, elements of coordination, resource availability, response, and communication and notification procedures.

(3) Section 217 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) The implementation of security procedures at MARSEC level 2 or MARSEC level 3 is considered equivalent to a security exercise.

20. Subsection 218(1) of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (d):

(d.1) a record of the date on which, and the time at which, the vessel becomes subject to this Part and of the date on which, and the time at which, it ceases to be subject to this Part;

21. Paragraph 219(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) if the MARSEC level in effect at a marine facility with which the vessel is about to interface is raised to a level higher than the level in effect on the vessel, ensure that the vessel complies, without undue delay before interfacing with the facility, with all the procedures established in the vessel security plan for compliance with that higher MARSEC level;

22. (1) Paragraphs 221(2)(g) to (i) of the Regulations are replaced by the following:

(g) the number of its International Ship Security Certificate or interim International Ship Security Certificate, of its Canadian Vessel Security Certificate or interim Canadian Vessel Security Certificate, or of its ship security compliance document or interim ship security compliance document;

(h) its International Maritime Organization ship identification number, if it is a SOLAS ship;

(h.1) as applicable, the International Maritime Organization Unique Company Identification Number of its company and the International Maritime Organization Unique Registered Owner Identification Number of its owner, as defined in Regulation 3-1 of Chapter XI-1 of SOLAS;

(i) the date of issuance, date of expiry and name of the issuing body of its International Ship Security Certificate or interim International Ship Security Certificate, of its Canadian Vessel Security

19. (1) L'alinéa 217(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) mettent à l'essai les exigences du plan de sûreté du bâtiment relatives aux objectifs visés par chaque entraînement et comportent, selon l'entraînement, la participation active du personnel à bord du bâtiment;

(2) L'alinéa 217(1)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) mettent à l'essai, à tout le moins, les éléments de coordination, la disponibilité des ressources, les interventions et les procédures de communication et de notification.

(3) L'article 217 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) La mise en œuvre de procédures de sûreté au niveau MARSEC 2 ou MARSEC 3 est considérée comme étant équivalente à un entraînement de sûreté.

20. Le paragraphe 218(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

d.1) la date et l'heure à partir desquelles le bâtiment devient assujéti à la présente partie et à partir desquelles il cesse de l'être;

21. L'alinéa 219(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) si le niveau MARSEC à une installation maritime avec laquelle le bâtiment est sur le point d'avoir une interface est rehaussé à un niveau plus élevé que celui en vigueur à bord du bâtiment, veille à ce que le bâtiment soit conforme, avant l'interface et sans retard indu, à toutes les procédures établies dans le plan de sûreté du bâtiment concernant la conformité au niveau MARSEC rehaussé;

22. (1) Les alinéas 221(2)g) à i) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

g) le numéro du certificat international de sûreté du navire ou du certificat international de sûreté du navire provisoire, du certificat de sûreté pour bâtiment canadien ou du certificat de sûreté pour bâtiment canadien provisoire ou du document de conformité de sûreté du navire ou du document de conformité de sûreté du navire provisoire;

h) le numéro d'identification du navire de l'Organisation maritime internationale, s'il s'agit d'un navire ressortissant à SOLAS;

h.1) s'il y a lieu, le numéro d'identification unique de la compagnie de l'Organisation maritime internationale attribué à sa compagnie et le numéro d'identification unique de propriétaire inscrit de l'Organisation maritime internationale attribué à son propriétaire, au sens de la Règle 3-1 du chapitre XI-1 de SOLAS;

i) la date de délivrance, la date d'expiration et le nom de l'organisme de délivrance du certificat

Certificate or interim Canadian Vessel Security Certificate, or of its ship security compliance document or interim ship security compliance document;

(2) Paragraphs 221(2)(m) and (n) of the Regulations are replaced by the following:

(m) details of any security breach, security incident or security threat involving the vessel during the last ten calls at marine facilities and during the time spent at sea between those calls;

(3) Paragraph 221(2)(r) of the Regulations is replaced by the following:

(r) the date on which the information is reported and the latitude and longitude of the vessel at the time that it is reported;

(4) Paragraph 221(2)(s) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(s) the vessel's course and speed;

(5) Paragraph 221(2)(t) of the Regulations is replaced by the following:

(t) its first port of call in Canada, with the estimated time of arrival at that port of call, and, if applicable, its final destination, with the estimated time of arrival at that destination;

(6) Subsection 221(2) of the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (w), by adding "and" at the end of paragraph (x) and by adding the following after paragraph (x):

(y) the following contact information:
 (i) the name of the master,
 (ii) an email address, if applicable, and
 (iii) a satellite or cellular telephone number, if applicable.

(7) Subsection 221(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) If there is any change in the pre-arrival information reported under subsection (1), the master of a vessel shall ensure

(a) that the change is reported to the Minister in accordance with the instructions set out in the most recent edition of the Canadian Coast Guard publication entitled *Radio Aids to Marine Navigation*;

(b) that the vessel does not enter Canadian waters unless the change has been reported to the Minister; and

(c) in the case of a change that has occurred after the vessel has entered Canadian waters, that the change is reported to the Minister before the vessel's first interface with a marine facility in Canada.

international de sûreté du navire ou du certificat international de sûreté du navire provisoire, du certificat de sûreté pour bâtiment canadien ou du certificat de sûreté pour bâtiment canadien provisoire ou du document de conformité de sûreté du navire ou du document de conformité de sûreté du navire provisoire;

(2) Les alinéas 221(2)m) et n) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

m) des détails de toute infraction à la sûreté, de tout incident de sûreté et de toute menace contre la sûreté concernant le bâtiment durant les dix dernières visites à des installations maritimes et durant le temps passé en mer entre ces visites;

(3) L'alinéa 221(2)r) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

r) la date de la transmission des renseignements et la latitude et la longitude du bâtiment au moment de cette transmission;

(4) L'alinéa 221(2)s) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(s) the vessel's course and speed;

(5) L'alinéa 221(2)t) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

t) son premier port d'escale au Canada ainsi que l'heure prévue d'arrivée à ce port et, le cas échéant, sa dernière destination ainsi que l'heure prévue d'arrivée à cette destination;

(6) Le paragraphe 221(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa x), de ce qui suit :

y) les coordonnées suivantes :
 (i) le nom du capitaine,
 (ii) une adresse électronique, le cas échéant,
 (iii) un numéro de téléphone satellite ou cellulaire, le cas échéant.

(7) Le paragraphe 221(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) S'il survient des changements dans les renseignements exigés au préalable qui sont transmis en application du paragraphe (1), le capitaine d'un bâtiment veille à ce que les conditions suivantes soient respectées :

a) les changements sont transmis au ministre conformément aux instructions contenues dans l'édition la plus récente de la publication *Aides radio à la navigation maritime* de la Garde côtière canadienne;

b) le bâtiment n'entre pas dans les eaux canadiennes, sauf si les changements ont été transmis au ministre;

c) si les changements sont survenus après l'entrée du bâtiment dans les eaux canadiennes, ils sont transmis au ministre avant la première interface du bâtiment avec une installation maritime au Canada.

23. Subsection 233(4) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (d), by adding “and” at the end of paragraph (e) and by adding the following after paragraph (e):

(f) the fact that the vessel was not subject to this Part before the start of an international voyage.

24. Subsection 234(2) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (t) and by adding the following after paragraph (u):

(v) procedures to facilitate shore leave for vessel personnel or crew change;

(w) procedures for overcoming any vulnerability resulting from the fact referred to in paragraph 233(4)(f); and

(x) procedures to be followed when the vessel becomes subject to this Part and when it ceases to be subject to this Part.

25. Paragraph 256(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) report any security threats or security incidents involving the vessel to the Minister without undue delay;

26. Subsection 257(3) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (d), by adding “and” at the end of paragraph (e) and by adding the following after paragraph (e):

(f) the findings of the vessel security assessment.

27. The reference “[266 to 299 reserved]” after section 265 of the Regulations is replaced by the following:

ACCESS

Prohibition

266. The operator of a SOLAS ship or a non-SOLAS ship shall not allow a person to board the ship unless the person is

(a) a member of the crew of the ship;

(b) a contractor or service provider engaged to perform work on the ship;

(c) a person referred to in any of paragraphs 267(1)(a) to (e); or

(d) any other person authorized by the operator or the master of the ship to come on board.

267. (1) No person shall enter or remain in a restricted area on a SOLAS ship or a non-SOLAS ship unless the person is

(a) a member of the crew authorized to do so in accordance with the security procedures established in the vessel security plan;

(b) a person other than a member of the crew who is escorted by an individual authorized to do so in accordance with the security procedures established in the vessel security plan;

23. Le paragraphe 233(4) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa e), de ce qui suit :

f) du fait que le bâtiment n’était pas assujéti aux exigences de la présente partie avant le début d’un voyage international.

24. Le paragraphe 234(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa u), de ce qui suit :

v) des procédures pour faciliter les congés à terre du personnel du bâtiment ou les changements d’équipage;

w) des procédures pour rectifier tout élément vulnérable qui résulte du fait visé à l’alinéa 233(4)f);

x) des procédures à suivre lorsque le bâtiment devient assujéti à la présente partie et lorsqu’il cesse de l’être.

25. L’alinéa 256c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) signaler au ministre, sans retard indu, toute menace contre la sûreté ou tout incident de sûreté concernant le bâtiment;

26. Le paragraphe 257(3) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa e), de ce qui suit :

f) les constatations de l’évaluation de la sûreté du bâtiment.

27. La mention « [266 à 299 réservés] » qui suit l’article 265 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

ACCÈS

Interdiction

266. Il est interdit à l’exploitant d’un navire ressortissant à SOLAS ou non ressortissant à SOLAS de permettre à une personne de monter à bord à moins que celle-ci ne soit, selon le cas :

a) un membre d’équipage du navire;

b) un entrepreneur ou un fournisseur de services engagés pour y effectuer des travaux;

c) une personne visée à l’un des alinéas 267(1)a) à e);

d) toute autre personne autorisée par l’exploitant ou le capitaine du navire à monter à bord.

267. (1) Il est interdit à toute personne d’entrer dans une zone réglementée d’un navire ressortissant à SOLAS ou non ressortissant à SOLAS ou d’y demeurer à moins qu’elle ne soit, selon le cas :

a) un membre d’équipage qui est autorisé à le faire selon les procédures de sûreté établies dans le plan de sûreté du bâtiment;

b) une personne, autre qu’un membre d’équipage, qui est escortée par une personne autorisée à le faire selon les procédures de sûreté établies dans le plan de sûreté du bâtiment;

- (c) an inspector designated under subsection 22(1) of the Act who is on duty;
- (d) a member of any of the following groups who is on duty on board the ship or at a marine facility during an interface with the ship:
 - (i) any police force in Canada,
 - (ii) the Canadian Security Intelligence Service,
 - (iii) the Canadian Forces within the meaning of Part II of the *National Defence Act*, or
 - (iv) the Canada Border Services Agency; or
- (e) a provider of emergency services who requires access to the restricted area for the protection and preservation of life or property.

(2) No person shall provide another person with access to a restricted area or assistance in entering a restricted area unless that other person is a person referred to in any of paragraphs (1)(a) to (e).

Escorted Access

268. (1) A person who is being escorted in a restricted area shall remain with the escort while in the restricted area.

(2) An escort shall remain with the person being escorted, or ensure that another person who is authorized to do so under the security plan acts as the escort, while the person being escorted is in the restricted area.

[269 to 299 reserved]

28. Subsection 302(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) The operator of an occasional-use marine facility shall ensure that the requirements of sections 315 and 355 to 360.1 are met.

29. Section 303 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (i), by adding “and” at the end of paragraph (j) and by adding the following after paragraph (j):

(k) clearly mark with signs each restricted area at the marine facility.

30. Subsection 310(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) A documented response to a security incident that was recorded under paragraph 312(1)(c) is considered equivalent to a security drill.

31. (1) Subsections 311(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

311. (1) Security exercises

(a) shall test the requirements of the marine facility security plan that are relevant to the objectives of each exercise, and shall involve the active participation of marine facility personnel as appropriate to the exercise;

(b) may involve the participation of governmental authorities or personnel from vessels, other

- c) un inspecteur qui est désigné en vertu du paragraphe 22(1) de la Loi et qui est en service;
- d) un membre de l'un des groupes ci-après qui est en service à bord du navire ou à une installation maritime durant une interface avec le navire :
 - (i) une force policière du Canada,
 - (ii) le Service canadien du renseignement de sécurité,
 - (iii) les Forces canadiennes au sens de la partie II de la *Loi sur la défense nationale*,
 - (iv) l'Agence des services frontaliers du Canada;
- e) un fournisseur de services d'urgence qui a besoin d'avoir accès à la zone réglementée pour la protection et la préservation de la vie ou des biens.

(2) Il est interdit à toute personne de donner accès à une zone réglementée à une autre personne ou de l'aider à y entrer, sauf si celle-ci est une personne visée à l'un des alinéas (1)a) à e).

Accès escorté

268. (1) Toute personne escortée dans une zone réglementée demeure avec l'escorte tant qu'elle s'y trouve.

(2) Une escorte demeure avec la personne escortée, ou veille à ce qu'une autre personne autorisée à le faire par le plan de sûreté agisse à titre d'escorte, tant que celle-ci se trouve dans la zone réglementée.

[269 à 299 réservés]

28. Le paragraphe 302(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) L'exploitant d'une installation maritime à usage occasionnel veille à ce que les exigences des articles 315 et 355 à 360.1 soient respectées.

29. L'article 303 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa j), de ce qui suit :

k) indique clairement, par des panneaux, chaque zone réglementée de l'installation maritime.

30. Le paragraphe 310(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Toute intervention documentée concernant un incident de sûreté qui est consigné conformément à l'alinéa 312(1)c) est considérée comme étant équivalente à un exercice de sûreté.

31. (1) Les paragraphes 311(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

311. (1) Les entraînements de sûreté :

a) mettent à l'essai les exigences du plan de sûreté de l'installation maritime relatives aux objectifs visés par chaque entraînement et comportent, selon l'entraînement, la participation active du personnel de l'installation maritime;

b) peuvent comprendre la participation des autorités gouvernementales ou du personnel des

marine facilities or port administrations who have security responsibilities, depending on the scope and the nature of the exercise;

(c) may be performed only with respect to the marine facility or as part of a cooperative program to test the security plan of another marine facility or the security plan of a vessel or a port; and

(d) shall test, at a minimum, elements of coordination, resource availability, response, and communication and notification procedures.

(2) Security exercises shall be conducted at least once every calendar year with no more than 18 months between them.

(2) Section 311 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) If a marine facility is involved in the implementation of MARSEC level 2 or MARSEC level 3 following a security incident, the implementation of the MARSEC level is considered equivalent to a security exercise.

32. Subsection 324(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) For MARSEC levels 2 and 3, the marine facility security plan shall contain procedures for ensuring that the operator of the marine facility evaluates the need for additional security procedures.

33. Subsection 325(1) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (e), by adding “and” at the end of paragraph (f) and by adding the following after paragraph (f):

(g) facilitate shore leave for vessel personnel or crew change.

34. The heading before section 346 of the English version of the Regulations is replaced by the following:

*Security Threats, Security Breaches
and Security Incidents*

35. Paragraph 346(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) report any security threats, security breaches or security incidents to the Minister without undue delay;

36. Section 350 of the Regulations and the heading before it are repealed.

37. (1) Subsection 352(1) of the Regulations is replaced by the following:

352. (1) If the Minister is satisfied that a marine facility security plan meets the requirements of this Part, the Minister shall approve the plan and issue a letter of approval certifying that the plan meets the requirements of this Part, unless approving the plan

bâtiments, d’autres installations maritimes ou d’organismes portuaires ayant des responsabilités en matière de sûreté, selon la portée et la nature des entraînements;

c) peuvent s’effectuer seulement à l’égard de l’installation maritime ou dans le cadre d’un programme coopératif visant à mettre à l’essai le plan de sûreté d’une autre installation maritime ou celui d’un bâtiment ou d’un port;

d) mettent à l’essai, à tout le moins, les éléments de coordination, la disponibilité des ressources, les interventions et les procédures de communication et de notification.

(2) Les entraînements de sûreté s’effectuent au moins une fois par année civile, l’intervalle entre les entraînements ne dépassant pas dix-huit mois.

(2) L’article 311 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) Lorsqu’une installation maritime est visée par la mise en œuvre du niveau MARSEC 2 ou du niveau MARSEC 3 à la suite d’un incident de sûreté, la mise en œuvre est considérée comme étant équivalente à un entraînement de sûreté.

32. Le paragraphe 324(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Pour les niveaux MARSEC 2 et 3, le plan de sûreté de l’installation maritime comprend des procédures pour que l’exploitant de l’installation maritime évalue la nécessité de procédures de sûreté supplémentaires.

33. Le paragraphe 325(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa f), de ce qui suit :

g) faciliter les congés à terre du personnel du bâtiment ou les changements d’équipage.

34. L’intertitre précédant l’article 346 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

*Security Threats, Security Breaches
and Security Incidents*

35. L’alinéa 346c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) le signalement au ministre, sans retard indu, de toute menace contre la sûreté, de toute infraction à la sûreté et de tout incident de sûreté;

36. L’article 350 du même règlement et l’intertitre le précédant sont abrogés.

37. (1) Le paragraphe 352(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

352. (1) S’il conclut que le plan de sûreté d’une installation maritime est conforme aux exigences de la présente partie, le ministre l’approuve et délivre une lettre d’approbation attestant que le plan est conforme aux exigences de la présente partie, sauf si

is not in the public interest and is likely to adversely affect marine transportation security.

(2) Subsection 352(2) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (c), by adding “and” at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):

(e) the findings of the marine facility security assessment.

(3) Section 352 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) The Minister shall issue, in English or French, an interim statement of compliance in respect of a marine facility if the marine facility security plan has been approved but a security inspector has not yet conducted an inspection under section 23 of the Act to ensure compliance with the requirements of this Part.

(4) The interim statement of compliance is valid until the expiry of six months after the day on which it is issued or until a statement of compliance is issued under subsection (5), whichever comes first.

(5) If the Minister is satisfied, on the basis of an inspection conducted under section 23 of the Act, that the requirements of this Part have been met, the Minister shall issue, in English or French, a statement of compliance in respect of the marine facility.

(6) The interim statement of compliance and the statement of compliance are valid while the approved security plan in respect of the marine facility is valid.

38. The reference “[353 and 354 reserved]” after section 352 of the Regulations is replaced by the following:

Required Documentation

353. No person shall operate a marine facility, except an occasional-use marine facility, without a valid interim statement of compliance issued under subsection 352(3) or a valid statement of compliance issued under subsection 352(5).

[354 reserved]

39. Section 355 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (e), by adding “and” at the end of paragraph (f) and by adding the following after paragraph (f):

(g) clearly mark with signs each restricted area at the marine facility.

40. The reference “[359 and 360 reserved]” after section 358 of the Regulations is replaced by the following:

Security Procedures

l’approbation du plan n’est pas dans l’intérêt public et risque de compromettre la sûreté du transport maritime.

(2) Le paragraphe 352(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa d), de ce qui suit :

e) les constatations de l’évaluation de la sûreté de l’installation maritime.

(3) L’article 352 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Le ministre délivre, en français ou en anglais, une déclaration de conformité provisoire à l’égard d’une installation maritime si le plan de sûreté de celle-ci a été approuvé, mais que l’inspecteur n’a encore procédé à une visite en application de l’article 23 de la Loi pour faire respecter les exigences de la présente partie.

(4) La déclaration de conformité provisoire est valide jusqu’à l’expiration d’une période de six mois après la date de sa délivrance ou jusqu’à la délivrance d’une déclaration de conformité en vertu du paragraphe (5), selon la première de ces éventualités à survenir.

(5) S’il conclut, à la suite d’une visite effectuée en application de l’article 23 de la Loi, que les exigences de la présente partie sont respectées, le ministre délivre, en français ou en anglais, une déclaration de conformité à l’égard de l’installation maritime.

(6) La déclaration de conformité provisoire et la déclaration de conformité demeurent valides tant que le plan de sûreté approuvé à l’égard de l’installation maritime le demeure.

38. La mention « [353 et 354 réservés] » qui suit l’article 352 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Documents exigés

353. Il est interdit d’exploiter une installation maritime, sauf une installation maritime à usage occasionnel, sans avoir une déclaration de conformité provisoire valide délivrée en vertu du paragraphe 352(3) ou une déclaration de conformité valide délivrée en vertu du paragraphe 352(5).

[354 réservé]

39. L’article 355 du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa f), de ce qui suit :

g) indique clairement, par des panneaux, chaque zone réglementée de l’installation maritime.

40. La mention « [359 et 360 réservés] » qui suit l’article 358 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Procédures de sûreté

359. (1) Security procedures shall be established for an occasional-use marine facility. The security procedures shall include

- (a) a description of the organization of the occasional-use marine facility in terms of security, including the tasks of marine facility personnel with security responsibilities;
- (b) the name of the operator and the name and position of the occasional-use marine facility security officer, including information on how they may be contacted at any time;
- (c) a description of procedures for:
 - (i) responding to changes in the MARSEC level,
 - (ii) interfacing, at each MARSEC level, with vessels to which Part 2 applies,
 - (iii) coordinating, with the master of a vessel and, if applicable, the port security officer, shore leave for vessel personnel or crew change, as well as access to the vessel by visitors passing through the occasional-use marine facility,
 - (iv) reporting security incidents to the appropriate law enforcement agencies, the Minister and, if applicable, the port administration,
 - (v) meeting the requirements respecting declarations of security,
 - (vi) implementing any temporary security procedures that are required during an interface,
 - (vii) keeping the records referred to in paragraph 358(f),
 - (viii) as appropriate to the occasional-use marine facility's operations, briefing marine facility personnel on potential threats to security and on the need for vigilance and for their assistance in reporting suspicious persons, objects or activities, at each MARSEC level, and
 - (ix) as appropriate to the occasional-use marine facility's operations, performing the security sweeps required by paragraph 358(e).

(2) The security procedures established for an occasional-use marine facility shall also include procedures, as appropriate to the marine facility's operations, to control access to the marine facility at each MARSEC level and to

- (a) deter the unauthorized entry of weapons, explosives and incendiaries, including any device that could be used to damage or destroy marine facilities or vessels or harm individuals;
- (b) secure any weapons, explosives, incendiaries or other dangerous substances and devices that are authorized by the operator to be at the occasional-use marine facility;
- (c) identify the locations at which restrictions or prohibitions to prevent unauthorized access are

359. (1) Des procédures de sûreté sont établies pour une installation maritime à usage occasionnel. Elles comprennent :

- a) une description de l'organisation de l'installation maritime à usage occasionnel en matière de sûreté, y compris les tâches de son personnel ayant des responsabilités en matière de sûreté;
- b) le nom de l'exploitant et le nom et le poste de l'agent de sûreté de l'installation maritime à usage occasionnel, y compris leurs coordonnées pour les joindre en tout temps;
- c) une description des procédures visant :
 - (i) l'intervention à la suite d'un changement du niveau MARSEC,
 - (ii) les interfaces avec des bâtiments auxquels s'applique la partie 2, à chaque niveau MARSEC,
 - (iii) la coordination, avec le capitaine d'un bâtiment et, le cas échéant, l'agent de sûreté du port, des congés à terre du personnel du bâtiment ou des changements d'équipage, de même que l'accès au bâtiment par des visiteurs qui passent par l'installation maritime à usage occasionnel,
 - (iv) le signalement des incidents de sûreté aux organismes compétents chargés d'assurer le respect des lois, au ministre et, le cas échéant, à l'organisme portuaire,
 - (v) le respect des exigences relatives aux déclarations de sûreté,
 - (vi) la mise en œuvre de procédures de sûreté temporaires qui sont exigées pendant une interface,
 - (vii) la tenue des registres visés à l'alinéa 358f),
 - (viii) compte tenu des opérations de l'installation maritime à usage occasionnel, la mise au courant du personnel de l'installation maritime des menaces potentielles contre la sûreté et de la nécessité d'être vigilant et d'apporter son aide pour signaler les personnes, les activités ou les objets qui sont suspects, à chaque niveau MARSEC,
 - (ix) compte tenu des opérations de l'installation maritime à usage occasionnel, l'exécution du ratissage de sûreté exigé par l'alinéa 358e).

(2) Les procédures de sûreté établies pour une installation maritime à usage occasionnel comprennent aussi des procédures, compte tenu des opérations de l'installation, pour y contrôler l'accès à chaque niveau MARSEC et pour :

- a) empêcher l'introduction non autorisée d'armes, d'explosifs et d'engins incendiaires, y compris de tout dispositif qui pourrait être utilisé pour causer des dommages aux installations maritimes ou aux bâtiments ou les détruire ou blesser des individus;
- b) mettre en lieu sûr les armes, les explosifs, les engins incendiaires et les autres substances et engins dangereux dont la présence à l'installation maritime à usage occasionnel est autorisée par l'exploitant;

- to be applied for each MARSEC level and specify that each location allowing access to the occasional-use marine facility is to be addressed;
- (d) identify the types of restrictions or prohibitions to be applied and the means of applying them;
- (e) establish the means of identification required to allow persons and vehicles to have access to or remain in the occasional-use marine facility without challenge; and
- (f) identify the locations at which the authorized screening of persons and goods, including vehicles, is to be conducted, and ensure that these locations are covered in order to enable continuous screening regardless of weather conditions.

Approval of Security Procedures

360. (1) If the Minister is satisfied that the security procedures for an occasional-use marine facility meet the requirements of section 359, the Minister shall approve the security procedures and issue a letter of compliance certifying that they meet the requirements of this Part, unless approving the security procedures is not in the public interest and is likely to adversely affect marine transportation security.

(2) Security procedures are valid for the period fixed by the Minister, which shall not exceed five years after the day on which they are approved by the Minister. In fixing the period, the Minister shall consider the following:

- (a) the marine facility's operations and the industry in which it operates;
- (b) the operator's security record;
- (c) the marine facility's security record; and
- (d) the complexity of the security procedures of the marine facility and the details of those procedures.

Required Documentation

360.1 No person shall operate an occasional-use marine facility without a valid letter of compliance issued under subsection 360(1).

41. Section 361 of the Regulations and the heading "Definitions" before it are repealed.

42. Section 362 of the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (g), by adding "and" at the end of paragraph (h) and by adding the following after paragraph (h):

- (i) clearly mark with signs each restricted area at the port.

- c) identifier les emplacements où des restrictions ou interdictions pour prévenir l'accès non autorisé doivent être appliquées pour chaque niveau MARSEC et préciser que chaque point d'accès à l'installation maritime à usage occasionnel doit être traité;
- d) identifier les types de restriction ou d'interdiction à appliquer et les moyens de les appliquer;
- e) établir les moyens d'identification requis pour permettre aux personnes et aux véhicules d'avoir accès à l'installation maritime à usage occasionnel ou d'y rester sans opposition;
- f) identifier les emplacements où le contrôle des personnes et des biens, y compris des véhicules, doit être effectué, et veiller à ce que ces emplacements soient couverts pour que le contrôle puisse s'effectuer sans interruption, quelles que soient les conditions météorologiques.

Approbation des procédures de sûreté

360. (1) S'il conclut que les procédures de sûreté d'une installation maritime à usage occasionnel sont conformes aux exigences de l'article 359, le ministre les approuve et délivre une lettre de conformité attestant que les procédures sont conformes aux exigences de la présente partie, sauf si l'approbation n'est pas dans l'intérêt public et risque de compromettre la sûreté du transport maritime.

(2) Les procédures de sûreté demeurent valides pendant la période déterminée par le ministre, celle-ci ne pouvant excéder cinq ans après la date à laquelle il les approuve. Le ministre détermine la période de validité en tenant compte :

- a) des opérations à l'installation maritime et de l'industrie dans laquelle elle est exploitée;
- b) du dossier de l'exploitant en matière de sûreté;
- c) du dossier de l'installation maritime en matière de sûreté;
- d) de la complexité des procédures de sûreté de l'installation maritime et des détails relatifs à ses procédures.

Documents exigés

360.1 Il est interdit d'exploiter une installation maritime à usage occasionnel sans avoir une lettre de conformité valide délivrée en vertu du paragraphe 360(1).

41. L'article 361 du même règlement et l'inter-titre « Définitions » le précédant sont abrogés.

42. L'article 362 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa h), de ce qui suit :

- i) indique clairement, par des panneaux, chaque zone réglementée du port.

43. Section 364 of the Regulations is renumbered as subsection 364(1) and is amended by adding the following:

(2) The port security committee shall meet at least once a year for the purpose of reviewing its responsibilities that result from the application of subsection (1) and determining on that basis whether any modifications are required to the port security plan.

44. Section 372 of the Regulations is replaced by the following:

372. A port security plan

- (a) shall be based on the findings of the port security assessment;
- (b) shall be in English or French;
- (c) shall be protected from unauthorized access or disclosure;
- (d) shall, if stored in electronic format, have procedures to prevent its unauthorized deletion, destruction or amendment; and
- (e) shall be submitted to the Minister for approval.

Submission and Approval

372.1 (1) If the Minister is satisfied that a security plan meets the requirements of this Part, the Minister shall approve the security plan and issue a letter of approval certifying that the plan meets the requirements of this Part, unless approving the plan is not in the public interest and is likely to adversely affect marine transportation security.

(2) The plan is valid for the period fixed by the Minister, which shall not exceed five years after the day on which it is approved by the Minister. In fixing the period, the Minister shall consider the following:

- (a) the port's operations and the industry in which it operates;
- (b) the port administration's security record; and
- (c) the complexity of the port security plan and the details of its procedures.

(3) The Minister shall issue, in English or French, an interim statement of compliance in respect of a port if the port security plan has been approved but a security inspector has not yet conducted an inspection under section 23 of the Act to ensure compliance with the requirements of this Part.

(4) The interim statement of compliance is valid until the expiry of six months after the day on which it is issued or until a statement of compliance is issued under subsection (5), whichever comes first.

(5) If the Minister is satisfied, on the basis of an inspection conducted under section 23 of the Act, that the requirements of this Part have been met, the

43. L'article 364 du même règlement devient le paragraphe 364(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) Le comité de sûreté du port se réunit au moins une fois par année pour revoir ses responsabilités qui résultent de l'application du paragraphe (1) et décider en conséquence si des modifications doivent être apportées au plan de sûreté du port.

44. L'article 372 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

372. Le plan de sûreté du port :

- a) est fondé sur les constatations de l'évaluation de la sûreté du port;
- b) est rédigé en français ou en anglais;
- c) est protégé contre tout accès ou toute divulgation non autorisés;
- d) s'il est conservé sous forme électronique, est protégé par des procédures pour en prévenir la suppression, la destruction ou la modification non autorisées;
- e) est présenté au ministre pour approbation.

Présentation et approbation

372.1 (1) S'il conclut qu'un plan de sûreté d'un port est conforme aux exigences de la présente partie, le ministre l'approuve et délivre une lettre d'approbation attestant que le plan est conforme aux exigences de la présente partie, sauf si l'approbation n'est pas dans l'intérêt public et risque de compromettre la sûreté du transport maritime.

(2) Le plan demeure valide pendant la période déterminée par le ministre, celle-ci ne pouvant excéder cinq ans après la date à laquelle il l'approuve. Le ministre détermine la période de validité en tenant compte :

- a) des opérations du port et de l'industrie dans laquelle il est exploité;
- b) du dossier de l'organisme portuaire en matière de sûreté;
- c) de la complexité du plan de sûreté du port et des détails relatifs à ses procédures.

(3) Le ministre délivre, en français ou en anglais, une déclaration de conformité provisoire à l'égard d'un port si le plan de sûreté de celui-ci a été approuvé, mais que l'inspecteur n'a pas encore procédé à une visite en application de l'article 23 de la Loi pour faire respecter les exigences de la présente partie.

(4) La déclaration de conformité provisoire est valide jusqu'à l'expiration d'une période de six mois après la date de sa délivrance où jusqu'à la délivrance d'une déclaration de conformité en vertu du paragraphe (5), selon la première de ces éventualités à survenir.

(5) S'il conclut, à la suite d'une visite effectuée en application de l'article 23 de la Loi, que les exigences de la présente partie sont respectées, le

Minister shall issue, in English or French, a statement of compliance in respect of the port.

(6) The interim statement of compliance and the statement of compliance are valid while the approved security plan in respect of the port is valid.

Required Documentation

372.2 No person shall operate a port without a valid interim statement of compliance issued under subsection 372.1(3) or a valid statement of compliance issued under subsection 372.1(5).

45. Section 373 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of subparagraph (f)(iv), by adding “and” at the end of paragraph (g), and by adding the following after paragraph (g):

(h) a description of the procedures to facilitate shore leave for vessel personnel or crew change.

46. Paragraph 380(1)(d) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of subparagraph (ii), by adding “or” at the end of subparagraph (iii) and by adding the following after subparagraph (iii):

(iv) the Canada Border Services Agency.

47. (1) Paragraph 503(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) are a licensed ship’s pilot referred to in subsection 501(2);

(2) Paragraph 503(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) have security responsibilities, including authorized screening and security guard functions, at the marine facilities and port administrations for the ports referred to in subsection 501(1);

48. Subsection 701(1) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (c):

(d) a notice of refusal to issue a certificate of proficiency referred to in subsection 802(2); and

(e) a notice of suspension or cancellation referred to in subsection 14(2) or 805(1).

49. The heading of Part 8 of the Regulations is replaced by the following:

CERTIFICATION

50. The heading “DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION” before subsection 800(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

INTERPRÉTATION

51. (1) Subsection 800(1) of the Regulations is repealed.

ministre délivre, en français ou en anglais, une déclaration de conformité à l’égard du port.

(6) La déclaration de conformité provisoire et la déclaration de conformité demeurent valides tant que le plan de sûreté approuvé à l’égard du port le demeure.

Documents exigés

372.2 Il est interdit d’exploiter un port sans avoir une déclaration de conformité provisoire valide délivrée en vertu du paragraphe 372.1(3) ou une déclaration de conformité valide délivrée en vertu du paragraphe 372.1(5).

45. L’article 373 du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa g), de ce qui suit :

h) une description des procédures pour faciliter les congés à terre du personnel du bâtiment ou les changements d’équipage.

46. L’alinéa 380(1)d) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (iii), de ce qui suit :

(iv) l’Agence des services frontaliers du Canada.

47. (1) L’alinéa 503b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) celles qui sont des pilotes brevetés de navire visés au paragraphe 501(2);

(2) L’alinéa 503d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) celles qui ont des responsabilités en matière de sûreté, y compris le contrôle et les fonctions d’agent de sécurité, aux installations maritimes et aux organismes portuaires des ports visés au paragraphe 501(1);

48. Le paragraphe 701(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa c), de ce qui suit :

d) l’avis de refus de délivrer un certificat d’aptitude visé au paragraphe 802(2);

e) les avis de suspension ou d’annulation visés aux paragraphes 14(2) et 805(1).

49. Le titre de la partie 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

CERTIFICATION

50. L’intertitre « DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION » précédant le paragraphe 800(1) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

INTERPRÉTATION

51. (1) Le paragraphe 800(1) du même règlement est abrogé.

References in STCW Code	<p>(2) The portion of subsection 800(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:</p>	<p>(2) Le passage du paragraphe 800(2) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :</p>	Mentions dans le Code STCW
	<p>(2) For the purpose of interpreting tables A-VI/5, A-VI/6-1 and A-VI/6-2 of the STCW Code,</p>	<p>(2) Pour l’interprétation des tableaux A-VI/5, A-VI/6-1 et A-VI/6-2 du Code STCW :</p>	
	<p>(3) The portion of subsection 800(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:</p>	<p>(3) Le passage du paragraphe 800(3) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :</p>	
References in French version of STCW Code	<p>(3) For the purpose of interpreting tables A-VI/5, A-VI/6-1 and A-VI/6-2 of the French version of the STCW Code,</p>	<p>(3) Pour l’interprétation des tableaux A-VI/5, A-VI/6-1 et A-VI/6-2 de la version française du Code STCW :</p>	Mentions dans la version française du Code STCW
	<p>52. The heading before subsection 801(1) of the Regulations is replaced by the following:</p>	<p>52. L’intertitre précédant le paragraphe 801(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :</p>	
	<p>ISSUANCE OF A CERTIFICATE OF PROFICIENCY</p>	<p>DÉLIVRANCE D’UN CERTIFICAT D’APTITUDE</p>	
	<p>53. (1) The portion of subsection 801(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:</p>	<p>53. (1) Le passage du paragraphe 801(1) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :</p>	
Requirements	<p>801. (1) The Minister shall issue a certificate of proficiency to a person if</p>	<p>801. (1) Le ministre délivre un certificat d’aptitude à une personne si les conditions suivantes sont respectées :</p>	Exigences
	<p>(2) Paragraph 801(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:</p>	<p>(2) L’alinéa 801(1)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :</p>	
	<p>(b) in the case of a certificate of proficiency as a ship security officer, the person has at least 12 months of sea service, calculated in accordance with sections 115, 116 and 118 of the <i>Marine Personnel Regulations</i>;</p>	<p>b) dans le cas d’un certificat d’aptitude à titre d’agent de sûreté du navire, elle a accumulé un minimum de douze mois de service en mer, selon le calcul effectué conformément aux articles 115, 116 et 118 du <i>Règlement sur le personnel maritime</i>;</p>	
	<p>(3) Subsection 801(1) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (c) and by replacing paragraph (d) with the following:</p>	<p>(3) L’alinéa 801(1)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :</p>	
	<p>(d) the person provides proof that he or she is a Canadian citizen or a permanent resident as defined in subsection 2(1) of the <i>Immigration and Refugee Protection Act</i>;</p>	<p>d) elle fournit une preuve qu’elle est un citoyen canadien ou un résident permanent au sens du paragraphe 2(1) de la <i>Loi sur l’immigration et la protection des réfugiés</i>;</p>	
	<p>(e) the person meets the standards of medical fitness set out in Division 8 of Part 2 of the <i>Marine Personnel Regulations</i> and has been issued a medical certificate or a provisional medical certificate under that Division; and</p>	<p>e) elle satisfait aux normes d’aptitude physique et d’aptitude mentale prévues à la section 8 de la partie 2 du <i>Règlement sur le personnel maritime</i> et s’est vu délivrer un certificat médical ou un certificat médicaux provisoire sous le régime de cette section;</p>	
	<p>(f) the person meets the standards of competence required by these Regulations for the performance of the duties associated with the capacities identified in the certificate of proficiency.</p>	<p>f) elle satisfait aux normes de compétence exigées par le présent règlement pour l’exercice des fonctions associées aux capacités indiquées dans le certificat d’aptitude.</p>	
	<p>(4) Subsection 801(3) of the Regulations is replaced by the following:</p>	<p>(4) Le paragraphe 801(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :</p>	
Alternative before July 1, 2014	<p>(3) The Minister shall issue a certificate of proficiency as a member of the vessel personnel with security responsibilities to a person who commenced sea service before January 1, 2012 if the person</p>	<p>(3) Le ministre délivre un certificat d’aptitude aux fonctions de membre du personnel du bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté à toute personne qui a commencé son service en mer avant le 1^{er} janvier 2012 et qui satisfait aux exigences suivantes :</p>	Option avant le 1 ^{er} juillet 2014
	<p>(a) provides the Minister, no later than June 30, 2014, with a testimonial indicating that the person has undertaken the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/6-2 of the STCW Code;</p>	<p>a) elle lui fournit au plus tard le 30 juin 2014 une attestation indiquant qu’elle s’est acquittée des tâches et responsabilités mentionnées à la colonne 1 du tableau A-VI/6-2 du Code STCW;</p>	
	<p>(b) has acquired, during the three years preceding January 1, 2014, a total of at least six months of sea service, calculated in accordance with</p>	<p>b) elle a accumulé, au cours des trois années précédant le 1^{er} janvier 2014, un total d’au moins</p>	

sections 115, 116 and 118 of the *Marine Personnel Regulations*;
 (c) is at least 18 years of age;
 (d) provides the Minister with proof that the person is a Canadian citizen or a permanent resident as defined in subsection 2(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act*; and
 (e) meets the standards of medical fitness set out in Division 8 of Part 2 of the *Marine Personnel Regulations* and has been issued a medical certificate or a provisional medical certificate under that Division.

six mois de service en mer selon le calcul effectué conformément aux articles 115, 116 et 118 du *Règlement sur le personnel maritime*;
 c) elle est âgée d'au moins 18 ans;
 d) elle lui fournit une preuve qu'elle est un citoyen canadien ou un résident permanent au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*;
 e) elle satisfait aux normes d'aptitude physique et d'aptitude mentale prévues à la section 8 de la partie 2 du *Règlement sur le personnel maritime* et s'est vu délivrer un certificat médical ou un certificat médical provisoire sous le régime de cette section.

Alternative before July 1, 2014

(4) The Minister shall issue a certificate of proficiency as a member of the vessel personnel without security responsibilities to a person who commenced sea service before January 1, 2012 if the person

(4) Le ministre délivre un certificat d'aptitude aux fonctions de membre du personnel du bâtiment n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté à toute personne qui a commencé son service en mer avant le 1^{er} janvier 2012 et qui satisfait aux exigences suivantes :

Option avant le 1^{er} juillet 2014

(a) provides the Minister, no later than June 30, 2014, with a testimonial indicating that the person has undertaken the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/6-1 of the STCW Code;
 (b) has acquired, during the three years preceding January 1, 2014, a total of at least six months of sea service, calculated in accordance with sections 115, 116 and 118 of the *Marine Personnel Regulations*;
 (c) is at least 18 years of age;
 (d) provides the Minister with proof that the person is a Canadian citizen or a permanent resident as defined in subsection 2(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act*; and
 (e) meets the standards of medical fitness set out in Division 8 of Part 2 of the *Marine Personnel Regulations* and has been issued a medical certificate or a provisional medical certificate under that Division.

a) elle lui fournit au plus tard le 30 juin 2014 une attestation indiquant qu'elle s'est acquittée des tâches et responsabilités mentionnées à la colonne 1 du tableau A-VI/6-1 du Code STCW;
 b) elle a accumulé, au cours des trois années précédant le 1^{er} janvier 2014, un total d'au moins six mois de service en mer selon le calcul effectué conformément aux articles 115, 116 et 118 du *Règlement sur le personnel maritime*;
 c) elle est âgée d'au moins 18 ans;
 d) elle lui fournit une preuve qu'elle est un citoyen canadien ou un résident permanent au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*;
 e) elle satisfait aux normes d'aptitude physique et d'aptitude mentale prévues à la section 8 de la partie 2 du *Règlement sur le personnel maritime* et s'est vu délivrer un certificat médical ou un certificat médical provisoire sous le régime de cette section.

54. (1) The portion of subsection 802(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

54. (1) Le passage du paragraphe 802(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Refusal to issue

802. (1) Despite section 801, the Minister shall refuse to issue a certificate of proficiency to a person if

802. (1) Malgré l'article 801, le ministre refuse de délivrer un certificat d'aptitude à une personne dans les cas suivants :

Refus de délivrer

(2) The portion of subsection 802(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) Le passage du paragraphe 802(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Notice of refusal to issue

(2) If the Minister refuses to issue a certificate of proficiency to a person, the Minister shall notify the person of the refusal. The notice shall include

(2) S'il refuse de délivrer un certificat d'aptitude à une personne, le ministre l'en avise. Sont notamment indiqués dans l'avis :

Avis de refus de délivrer

55. Paragraphs 803(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

55. Les alinéas 803(1)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(a) provides participants with the training necessary to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of tables A-VI/5, A-VI/6-1 and A-VI/6-2 of the STCW Code and to acquire the knowledge listed in column 2 of those tables; and

a) le cours fournit aux participants la formation nécessaire pour s'acquitter des tâches et responsabilités mentionnées à la colonne 1 des tableaux A-VI/5, A-VI/6-1 et A-VI/6-2 du Code STCW et acquérir les connaissances mentionnées à la colonne 2;

(b) uses the methods and criteria listed in columns 3 and 4, respectively, of tables A-VI/5, A-VI/6-1 and A-VI/6-2 of the STCW Code to evaluate the participants' competence to undertake the tasks, duties and responsibilities referred to in paragraph (a).

56. The Regulations are amended by adding the following after section 803:

RECOGNIZED INSTITUTION

Designation by Minister

803.1 (1) The Minister shall designate a training institution as a recognized institution if the Minister is satisfied that the training institution administers, in accordance with the established practices and the requirements of the domestic and international marine industry, approved training courses for the purpose of providing the training necessary to obtain a certificate of proficiency issued under this Part.

Monitoring

(2) The approved training courses shall be monitored continuously through a quality management system that conforms to Regulation I/8 of the STCW Convention.

Revocation

(3) The Minister shall revoke the designation of a recognized institution if, after informing the recognized institution that the results of an evaluation conducted by the Minister indicate that the requirements of subsection (1) or (2) are not being met, the Minister is satisfied that timely action has not been taken to correct the deficiencies.

57. Section 804 of the Regulations is replaced by the following:

Suspension or cancellation

804. (1) The Minister shall suspend or cancel a person's certificate of proficiency if the Minister has reasonable grounds to believe that

- (a) the certificate was obtained by any fraudulent or improper means or a misrepresentation of any material fact;
- (b) the public interest warrants it, particularly in view of the person's record; or
- (c) the person's performance of the duties associated with the capacities identified in the certificate constitutes, or is likely to constitute, an immediate threat to marine transportation security.

Cancellation

(2) The Minister shall cancel a person's certificate of proficiency if the Minister determines that the person is no longer a Canadian citizen or a permanent resident as defined in subsection 2(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act*.

58. The portion of subsection 805(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Notice of suspension or cancellation

805. (1) If the Minister suspends or cancels a person's certificate of proficiency, the Minister shall notify the person of the suspension or cancellation. The notice shall include

b) il utilise les méthodes et les critères mentionnés respectivement aux colonnes 3 et 4 des tableaux A-VI/5, A-VI/6-1 et A-VI/6-2 du Code STCW pour évaluer la compétence des participants à s'acquitter des tâches et responsabilités visées à l'alinéa a).

56. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 803, de ce qui suit :

ÉTABLISSEMENT RECONNU

Désignation par le ministre

803.1 (1) Le ministre désigne un établissement d'enseignement à titre d'établissement reconnu s'il conclut que l'établissement administre, conformément aux pratiques établies et aux exigences de l'industrie maritime à l'échelle nationale et internationale, des cours de formation approuvés pour fournir la formation nécessaire en vue de l'obtention d'un certificat d'aptitude délivré sous le régime de la présente partie.

(2) Les cours de formation approuvés font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de gestion de la qualité qui est conforme à la Règle I/8 de la Convention STCW.

Contrôle

(3) Le ministre révoque la désignation d'un établissement reconnu si, après avoir informé celui-ci que les résultats d'une évaluation qu'il a effectuée indiquent que les exigences des paragraphes (1) ou (2) ne sont pas respectées, il conclut qu'aucune mesure n'a été prise en temps opportun pour rectifier les lacunes.

Révocation

57. L'article 804 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Suspension ou annulation

804. (1) Le ministre suspend ou annule le certificat d'aptitude d'une personne s'il a des motifs raisonnables de croire que :

- a) le certificat a été obtenu de façon frauduleuse ou irrégulière ou présente une déclaration trompeuse d'un fait important;
- b) l'intérêt public le requiert, en raison notamment des antécédents du titulaire du certificat;
- c) l'exercice par la personne des fonctions associées aux capacités indiquées dans le certificat constitue, ou est susceptible de constituer, un danger immédiat pour la sûreté du transport maritime.

(2) Le ministre annule le certificat d'aptitude d'une personne s'il établit qu'elle n'est plus un citoyen canadien ou un résident permanent au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*.

Annulation

58. Le passage du paragraphe 805(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

805. (1) S'il suspend ou annule un certificat d'aptitude d'une personne, le ministre l'en avise. Sont notamment indiqués dans l'avis :

Avis de suspension ou d'annulation

59. Subsection 807(3) of the Regulations is replaced by the following:

Exception

(3) On application in writing by a person whose certificate of proficiency was suspended or cancelled on any of the grounds referred to in paragraph 804(1)(c) or subsection 804(2), a member of the Tribunal assigned for the purpose may, after giving notice to the Minister and after considering any representations made by the parties, grant a stay of the suspension or cancellation until the review is completed if he or she determines that granting a stay would not constitute a threat to marine transportation security.

59. Le paragraphe 807(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Exception

(3) Sur demande écrite de la personne dont le certificat d'aptitude est suspendu ou annulé pour l'un des motifs énoncés à l'alinéa 804(1)c) ou au paragraphe 804(2), le conseiller commis à l'affaire peut, après avoir donné au ministre un préavis et avoir entendu les observations des parties, prononcer la suspension de la mesure jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la requête en révision s'il établit que cela ne constituerait pas un danger pour la sûreté du transport maritime.

60. Subsection 809(1) of the Regulations is replaced by the following:

Right of appeal

809. (1) Within 30 days after the day on which a determination is made under subsection 808(2), the certificate holder may appeal the determination to the Tribunal.

60. Le paragraphe 809(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Appel

809. (1) Le titulaire du certificat peut porter en appel devant le Tribunal la décision rendue au titre du paragraphe 808(2) dans les 30 jours suivant la décision.

61. Sections 811 to 813 of the Regulations are replaced by the following:

Possession of certificate

811. No person shall possess a certificate of proficiency except the person to whom it was issued or the person's representative.

61. Les articles 811 à 813 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Possession du certificat

811. Il est interdit à toute personne de posséder un certificat d'aptitude, à l'exception de celle à qui il a été délivré ou de son représentant.

Production of certificate

812. The holder of a certificate of proficiency shall produce it on the Minister's request.

812. Le titulaire d'un certificat d'aptitude produit celui-ci sur demande du ministre.

Production du certificat

Return of certificate

813. If a certificate of proficiency is suspended or cancelled, the person to whom it was issued shall return it to the Minister on request.

813. Si son certificat d'aptitude est suspendu ou annulé, le titulaire le rend, sur demande, au ministre.

Restitution

62. Schedule 0.1 to the Regulations is repealed.

62. L'annexe 0.1 du même règlement est abrogée.

63. Items 3 to 5 of Part 2 of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:

3. Vancouver Fraser Port Authority

63. Les articles 3 à 5 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

3. Administration portuaire de Vancouver Fraser

64. The portion of items 5 and 6 of Schedule 2 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

64. Le passage des articles 5 et 6 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Column 3	
Item	Corporation (\$)
5.	3,000 to 5,000
6.	3,000 to 5,000

Colonne 3	
Article	Personne morale (\$)
5.	de 3 000 à 5 000
6.	de 3 000 à 5 000

65. Items 99, 120, 209, 293, 374 to 380, 452, 518, 519 and 522 of Schedule 3 to the Regulations are repealed.

65. Les articles 99, 120, 209, 293, 374 à 380, 452, 518, 519 et 522 de l'annexe 3 du même règlement sont abrogés.

66. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 2:

66. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the Marine Transportation Security Regulations			
Item		Individual (\$)	Corporation (\$)	Continuing violation
2.1	Subsection 14(4)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime			
Article		Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	Violation continue
2.1	Paragraphe 14(4)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

67. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 7:

Item	Column 1 Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Column 2 Individual (\$)	Column 3 Corporation (\$)	Column 4 Continuing violation
7.1	Subsection 203(1) and paragraph 204(1)(f)	250 to 2,400	1,000 to 12,000	

68. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 10:

Item	Column 1 Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Column 2 Individual (\$)	Column 3 Corporation (\$)	Column 4 Continuing violation
10.1	Subsections 203(1) and 206(5)	250 to 2,400	1,000 to 12,000	

69. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 37:

Item	Column 1 Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Column 2 Individual (\$)	Column 3 Corporation (\$)	Column 4 Continuing violation
37.1	Subsection 203(1) and paragraph 212(h.1)	250 to 1,000	1,000 to 4,000	
37.2	Subsection 203(1) and paragraph 212(h.2)	250 to 1,000	1,000 to 4,000	

70. The portion of items 42 and 43 of Schedule 3 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

Item	Column 1 Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>
42.	Subsections 203(1) and 213(1)
43.	Subsections 203(1) and 214(1)

71. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 54:

Item	Column 1 Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Column 2 Individual (\$)	Column 3 Corporation (\$)	Column 4 Continuing violation
54.1	Subsection 203(1) and paragraph 218(1)(d.1)	250 to 1,000	1,000 to 4,000	

72. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 96:

Item	Column 1 Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Column 2 Individual (\$)	Column 3 Corporation (\$)	Column 4 Continuing violation
96.1	Subsections 203(1) and 267(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

67. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 7, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Colonne 2 Personne physique (\$)	Colonne 3 Personne morale (\$)	Colonne 4 Violation continue
7.1	Paragraphe 203(1) et alinéa 204(1)(f)	de 250 à 2 400	de 1 000 à 12 000	

68. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 10, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Colonne 2 Personne physique (\$)	Colonne 3 Personne morale (\$)	Colonne 4 Violation continue
10.1	Paragraphe 203(1) et 206(5)	de 250 à 2 400	de 1 000 à 12 000	

69. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 37, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Colonne 2 Personne physique (\$)	Colonne 3 Personne morale (\$)	Colonne 4 Violation continue
37.1	Paragraphe 203(1) et alinéa 212h.1)	de 250 à 1 000	de 1 000 à 4 000	
37.2	Paragraphe 203(1) et alinéa 212h.2)	de 250 à 1 000	de 1 000 à 4 000	

70. Le passage des articles 42 et 43 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 1 Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>
42.	Paragraphe 203(1) et 213(1)
43.	Paragraphe 203(1) et 214(1)

71. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 54, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Colonne 2 Personne physique (\$)	Colonne 3 Personne morale (\$)	Colonne 4 Violation continue
54.1	Paragraphe 203(1) et alinéa 218(1)(d.1)	de 250 à 1 000	de 1 000 à 4 000	

72. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 96, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Colonne 2 Personne physique (\$)	Colonne 3 Personne morale (\$)	Colonne 4 Violation continue
96.1	Paragraphe 203(1) et 267(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Individual (\$)	Corporation (\$)	Continuing violation
96.2	Subsections 203(1) and 267(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
96.3	Subsections 203(1) and 268(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
96.4	Subsections 203(1) and 268(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

73. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 131:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Individual (\$)	Corporation (\$)	Continuing violation
131.1	Subsection 203(2) and paragraph 212(h.1)	250 to 1,000	1,000 to 4,000	
131.2	Subsection 203(2) and paragraph 212(h.2)	250 to 1,000	1,000 to 4,000	

74. The portion of items 136 and 137 of Schedule 3 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

Item	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>
136.	Subsections 203(2) and 213(3)
137.	Subsections 203(2) and 214(2)

75. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 148:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Individual (\$)	Corporation (\$)	Continuing violation
148.1	Subsection 203(2) and paragraph 218(1)(d.1)	250 to 1,000	1,000 to 4,000	

76. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 185:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Individual (\$)	Corporation (\$)	Continuing violation
185.1	Subsections 203(2) and 267(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
185.2	Subsections 203(2) and 267(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
185.3	Subsections 203(2) and 268(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
185.4	Subsections 203(2) and 268(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	Violation continue
96.2	Paragraphes 203(1) et 267(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
96.3	Paragraphes 203(1) et 268(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
96.4	Paragraphes 203(1) et 268(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

73. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 131, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	Violation continue
131.1	Paragraphe 203(2) et alinéa 212h.1)	de 250 à 1 000	de 1 000 à 4 000	
131.2	Paragraphe 203(2) et alinéa 212h.2)	de 250 à 1 000	de 1 000 à 4 000	

74. Le passage des articles 136 et 137 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Article	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>
136.	Paragraphes 203(2) et 213(3)
137.	Paragraphes 203(2) et 214(2)

75. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 148, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	Violation continue
148.1	Paragraphe 203(2) et alinéa 218(1)d.1)	de 250 à 1 000	de 1 000 à 4 000	

76. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 185, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	Violation continue
185.1	Paragraphes 203(2) et 267(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
185.2	Paragraphes 203(2) et 267(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
185.3	Paragraphes 203(2) et 268(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
185.4	Paragraphes 203(2) et 268(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

77. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 190:

Item	Column 1 Provision of the Marine Transportation Security Regulations	Column 2 Individual (\$)	Column 3 Corporation (\$)	Column 4 Continuing violation
190.1	Subsections 203(3) and paragraph 204(1)(f)	250 to 2,400	1,000 to 12,000	

78. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 193:

Item	Column 1 Provision of the Marine Transportation Security Regulations	Column 2 Individual (\$)	Column 3 Corporation (\$)	Column 4 Continuing violation
193.1	Subsections 203(3) and 206(5)	250 to 2,400	1,000 to 12,000	
193.2	Subsection 203(3) and paragraph 213(1)(b)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
193.3	Subsection 203(3) and paragraph 214(1)(b)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

79. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 206:

Item	Column 1 Provision of the Marine Transportation Security Regulations	Column 2 Individual (\$)	Column 3 Corporation (\$)	Column 4 Continuing violation
206.1	Subsections 203(3) and 267(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
206.2	Subsections 203(3) and 267(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
206.3	Subsections 203(3) and 268(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
206.4	Subsections 203(3) and 268(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

80. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 214:

Item	Column 1 Provision of the Marine Transportation Security Regulations	Column 2 Individual (\$)	Column 3 Corporation (\$)	Column 4 Continuing violation
214.1	Subsections 203(4) and 213(3)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
214.2	Subsections 203(4) and 214(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

81. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 227:

Item	Column 1 Provision of the Marine Transportation Security Regulations	Column 2 Individual (\$)	Column 3 Corporation (\$)	Column 4 Continuing violation
227.1	Subsections 203(4) and 267(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

77. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 190, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime	Colonne 2 Personne physique (\$)	Colonne 3 Personne morale (\$)	Colonne 4 Violation continue
190.1	Paragraphe 203(3) et alinéa 204(1)(f)	de 250 à 2 400	de 1 000 à 12 000	

78. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 193, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime	Colonne 2 Personne physique (\$)	Colonne 3 Personne morale (\$)	Colonne 4 Violation continue
193.1	Paragraphe 203(3) et 206(5)	de 250 à 2 400	de 1 000 à 12 000	
193.2	Paragraphe 203(3) et alinéa 213(1)(b)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
193.3	Paragraphe 203(3) et alinéa 214(1)(b)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

79. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 206, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime	Colonne 2 Personne physique (\$)	Colonne 3 Personne morale (\$)	Colonne 4 Violation continue
206.1	Paragraphe 203(3) et 267(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
206.2	Paragraphe 203(3) et 267(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
206.3	Paragraphe 203(3) et 268(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
206.4	Paragraphe 203(3) et 268(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

80. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 214, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime	Colonne 2 Personne physique (\$)	Colonne 3 Personne morale (\$)	Colonne 4 Violation continue
214.1	Paragraphe 203(4) et 213(3)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
214.2	Paragraphe 203(4) et 214(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

81. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 227, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Disposition du Règlement sur la sûreté du transport maritime	Colonne 2 Personne physique (\$)	Colonne 3 Personne morale (\$)	Colonne 4 Violation continue
227.1	Paragraphe 203(4) et 267(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Individual (\$)	Corporation (\$)	Continuing violation
Item				
227.2	Subsections 203(4) and 267(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
227.3	Subsections 203(4) and 268(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
227.4	Subsections 203(4) and 268(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

82. The portion of items 228 to 234 of Schedule 3 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

	Column 1
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>
Item	
228.	Paragraph 205(1)(a)
229.	Paragraph 205(1)(b)
230.	Paragraph 205(1)(c)
231.	Paragraph 205(1)(d)
232.	Paragraph 205(1)(e)
233.	Paragraph 205(1)(f)
234.	Paragraph 205(1)(g)

83. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 234:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Individual (\$)	Corporation (\$)	Continuing violation
Item				
234.1	Paragraph 205(1)(h)	250 to 5,000	1,000 to 25,000	
234.2	Paragraph 205(1)(i)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
234.3	Subsection 205(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	X

84. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 237:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Individual (\$)	Corporation (\$)	Continuing violation
Item				
237.1	Subsection 206(5)	250 to 2,400		

85. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 264:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Individual (\$)	Corporation (\$)	Continuing violation
Item				
264.1	Paragraph 212(h.1)	250 to 1,000		
264.2	Paragraph 212(h.2)	250 to 1,000		

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	Violation continue
Article				
227.2	Paragraphes 203(4) et 267(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
227.3	Paragraphes 203(4) et 268(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
227.4	Paragraphes 203(4) et 268(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

82. Le passage des articles 228 à 234 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>
Article	
228.	Alinéa 205(1)(a)
229.	Alinéa 205(1)(b)
230.	Alinéa 205(1)(c)
231.	Alinéa 205(1)(d)
232.	Alinéa 205(1)(e)
233.	Alinéa 205(1)(f)
234.	Alinéa 205(1)(g)

83. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 234, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	Violation continue
Article				
234.1	Alinéa 205(1)(h)	de 250 à 5 000	de 1 000 à 25 000	
234.2	Alinéa 205(1)(i)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
234.3	Paragraphe 205(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	X

84. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 237, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	Violation continue
Article				
237.1	Paragraphe 206(5)	de 250 à 2 400		

85. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 264, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	Violation continue
Article				
264.1	Alinéa 212(h.1)	de 250 à 1 000		
264.2	Alinéa 212(h.2)	de 250 à 1 000		

86. The portion of item 269 of Schedule 3 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

Column 1	
Item	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>
269.	Subsection 213(1)

86. Le passage de l'article 269 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	
Article	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>
269.	Paragraphe 213(1)

87. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 269:

Item	Column 1 Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Column 2 Individual (\$)	Column 3 Corporation (\$)	Column 4 Continuing violation
269.1	Subsection 214(1)	600 to 2,400		

87. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 269, de ce qui suit :

Article	Column 1 Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Column 2 Personne physique (\$)	Column 3 Personne morale (\$)	Column 4 Violation continue
269.1	Paragraphe 214(1)	de 600 à 2 400		

88. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 273:

Item	Column 1 Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Column 2 Individual (\$)	Column 3 Corporation (\$)	Column 4 Continuing violation
273.1	Paragraph 218(1)(d.1)	250 to 1,000		

88. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 273, de ce qui suit :

Article	Column 1 Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Column 2 Personne physique (\$)	Column 3 Personne morale (\$)	Column 4 Violation continue
273.1	Alinéa 218(1)d.1)	de 250 à 1 000		

89. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 315:

Item	Column 1 Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Column 2 Individual (\$)	Column 3 Corporation (\$)	Column 4 Continuing violation
315.1	Section 266	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
315.2	Subsection 267(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
315.3	Subsection 267(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
315.4	Subsection 268(1)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
315.5	Subsection 268(2)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

89. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 315, de ce qui suit :

Article	Column 1 Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Column 2 Personne physique (\$)	Column 3 Personne morale (\$)	Column 4 Violation continue
315.1	Article 266	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
315.2	Paragraphe 267(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
315.3	Paragraphe 267(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
315.4	Paragraphe 268(1)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
315.5	Paragraphe 268(2)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

90. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 413:

Item	Column 1 Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Column 2 Individual (\$)	Column 3 Corporation (\$)	Column 4 Continuing violation
413.1	Paragraph 303(k)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

90. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 413, de ce qui suit :

Article	Column 1 Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Column 2 Personne physique (\$)	Column 3 Personne morale (\$)	Column 4 Violation continue
413.1	Alinéa 303k)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

91. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 458:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Individual (\$)	Corporation (\$)	Continuing violation
Item				
458.1	Section 353	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

92. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 464:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Individual (\$)	Corporation (\$)	Continuing violation
Item				
464.1	Paragraph 355(g)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

93. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 471:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Individual (\$)	Corporation (\$)	Continuing violation
Item				
471.1	Section 360.1	250 to 1,000	1,000 to 4,000	

94. The portion of item 477 of Schedule 3 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

	Column 1
Item	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>
477.	Paragraph 362(g) and subsection 364(1)

95. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 501:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Individual (\$)	Corporation (\$)	Continuing violation
Item				
501.1	Paragraph 362(i)	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

96. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 502:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Individual (\$)	Corporation (\$)	Continuing violation
Item				
502.1	Section 372.2	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

91. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 458, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	Violation continue
Article				
458.1	Article 353	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

92. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 464, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	Violation continue
Article				
464.1	Alinéa 355(g)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

93. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 471, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	Violation continue
Article				
471.1	Article 360.1	de 250 à 1 000	de 1 000 à 4 000	

94. Le passage de l'article 477 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1
Article	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>
477.	Alinéa 362(g) et paragraphe 364(1)

95. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 501, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	Violation continue
Article				
501.1	Alinéa 362(i)	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

96. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 502, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)	Violation continue
Article				
502.1	Article 372.2	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

97. The portion of item 521 of Schedule 3 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

Column 1	
Item	Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>
521.	Subsection 380(1)

97. Le passage de l'article 521 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	
Article	Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>
521.	Paragraphe 380(1)

98. Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after item 555:

Item	Column 1 Provision of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	Column 2 Individual (\$)	Column 3 Corporation (\$)	Column 4 Continuing violation
556.	Section 811	600 to 2,400	3,000 to 12,000	
557.	Section 812	250 to 1,000	1,000 to 4,000	
558.	Section 813	600 to 2,400	3,000 to 12,000	

98. L'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 555, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Disposition du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>	Colonne 2 Personne physique (\$)	Colonne 3 Personne morale (\$)	Colonne 4 Violation continue
556.	Article 811	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	
557.	Article 812	de 250 à 1 000	de 1 000 à 4 000	
558.	Article 813	de 600 à 2 400	de 3 000 à 12 000	

99. The Regulations are amended by adding, after Schedule 3, the Schedule 4 set out in the schedule to these Regulations.

99. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'annexe 3, de l'annexe 4 figurant à l'annexe du présent règlement.

100. The Regulations are amended by replacing “security clearance” and “security clearances” with “transportation security clearance” and “transportation security clearances”, respectively, in the following provisions:

100. Dans les passages ci-après du même règlement, « habilitation de sécurité » et « habilitations de sécurité » sont respectivement remplacés par « habilitation de sécurité en matière de transport » et « habilitations de sécurité en matière de transport » :

- (a) paragraph 312(1)(o);
- (b) paragraph 323(h);
- (c) paragraph 373(g);
- (d) paragraph 375(1)(m);
- (e) paragraph 380(3)(b);
- (f) paragraph 384(3)(a) and subsection 384(4);
- (g) subsection 392(1);
- (h) subsection 393(1);
- (i) section 394 and the heading before it;
- (j) the heading of Part 5;
- (k) the heading before section 503;
- (l) the portion of section 503 before paragraph (a) and paragraph 503(e);
- (m) the portion of section 504 before paragraph (a) and paragraph 504(a);
- (n) the portion of section 505 before paragraph (a) and paragraphs 505(a) to (c);
- (o) the portion of subsection 506(2) before paragraph (a), paragraph 506(2)(m), subsection 506(4) and the portion of subsection 506(5) before paragraph (a);
- (p) subsection 507(1);
- (q) the portion of section 508 before paragraph (a);
- (r) the portion of section 509 before paragraph (a) and paragraph 509(e);
- (s) subsections 511(1) and (3);
- (t) subsections 512(1) and (3);

- a) l'alinéa 312(1)o);
- b) l'alinéa 323h);
- c) l'alinéa 373g);
- d) l'alinéa 375(1)m);
- e) l'alinéa 380(3)b);
- f) l'alinéa 384(3)a) et le paragraphe 384(4);
- g) le paragraphe 392(1);
- h) le paragraphe 393(1);
- i) l'article 394 et l'intertitre le précédant;
- j) le titre de la partie 5;
- k) l'intertitre précédant l'article 503;
- l) le passage de l'article 503 précédant l'alinéa a) et l'alinéa 503e);
- m) le passage de l'article 504 précédant l'alinéa a) et l'alinéa 504a);
- n) le passage de l'article 505 précédant l'alinéa a) et les alinéas 505a) à c);
- o) le passage du paragraphe 506(2) précédant l'alinéa a), l'alinéa 506(2)m), le paragraphe 506(4) et le passage du paragraphe 506(5) précédant l'alinéa a);
- p) le paragraphe 507(1);
- q) le passage de l'article 508 précédant l'alinéa a);
- r) le passage de l'article 509 précédant l'alinéa a) et l'alinéa 509e);
- s) les paragraphes 511(1) et (3);

- (u) sections 513 and 514;
- (v) subsections 515(1), (2) and (4) to (6);
- (w) the portion of section 516 before paragraph (a);
- (x) subsection 517(1); and
- (y) section 519.

101. The English version of the Regulations is amended by replacing “breaches of security” with “security breaches” in the following provisions:

- (a) subsection 216(2);
- (b) paragraph 218(1)(c);
- (c) paragraphs 234(2)(g) and (j);
- (d) paragraph 235(o);
- (e) the heading before section 256;
- (f) paragraphs 256(a) and (b);
- (g) paragraph 306(k);
- (h) subsection 310(2);
- (i) paragraph 312(1)(c);
- (j) subparagraphs 323(e)(ix) and (f)(iv);
- (k) the heading before section 346;
- (l) paragraphs 346(a) and (c);
- (m) subparagraphs 373(e)(viii) and (f)(iv); and
- (n) paragraph 375(1)(c).

**CONSEQUENTIAL AMENDMENTS
TO THE DOMESTIC FERRIES
SECURITY REGULATIONS**

102. The definitions “certain dangerous cargoes” and “port administration” in subsection 2(1) of the *Domestic Ferries Security Regulations*² are replaced by the following:

“certain dangerous cargoes”
« certaines cargaisons dangereuses »

“certain dangerous cargoes” has the meaning assigned by the definition “certain dangerous cargoes” or “CDCs” in subsection 1(1) of the *Marine Transportation Security Regulations*.

“port administration”
« organisme portuaire »

“port administration” means

- (a) the operator of a marine facility that is a port authority incorporated under section 8 of the *Canada Marine Act*;
- (b) the operator of a public port designated under regulations made under section 65 of the *Canada Marine Act*; or
- (c) a group of marine facilities, in close proximity to each other, whose operators agree with each other to be subject to sections 362 to 375 of the *Marine Transportation Security Regulations*.

103. Subsection 13(2) of the Regulations is replaced by the following:

Deemed compliance

(2) The operator of a domestic ferry facility is deemed to comply with the requirements of

- t) les paragraphes 512(1) et (3);
- u) les articles 513 et 514;
- v) les paragraphes 515(1), (2) et (4) à (6);
- w) le passage de l’article 516 précédant l’alinéa a);
- x) le paragraphe 517(1);
- y) l’article 519.

101. Dans les passages ci-après de la version anglaise du même règlement, « breaches of security » est remplacé par « security breaches » :

- a) le paragraphe 216(2);
- b) l’alinéa 218(1)c);
- c) les alinéas 234(2)g) et j);
- d) l’alinéa 235o);
- e) l’intertitre précédant l’article 256;
- f) les alinéas 256a) et b);
- g) l’alinéa 306k);
- h) le paragraphe 310(2);
- i) l’alinéa 312(1)c);
- j) les sous-alinéas 323e)(ix) et f)(iv);
- k) l’intertitre précédant l’article 346;
- l) les alinéas 346a) et c);
- m) les sous-alinéas 373e)(viii) et f)(iv);
- n) l’alinéa 375(1)c).

**MODIFICATIONS CORRÉLATIVES AU
RÈGLEMENT SUR LA SÛRETÉ DES
TRAVERSIERS INTÉRIEURS**

102. Les définitions de « certaines cargaisons dangereuses » et « organisme portuaire », au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs*², sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« certaines cargaisons dangereuses » S’entend au sens de « certaines cargaisons dangereuses » ou « CCD » au paragraphe 1(1) du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*.

« certaines cargaisons dangereuses »
“certain dangerous cargoes”

« organisme portuaire » Selon le cas :

- a) l’exploitant d’une installation maritime qui est une administration portuaire constituée en vertu de l’article 8 de la *Loi maritime du Canada*;
- b) l’exploitant d’un port public désigné par un règlement pris en vertu de l’article 65 de la *Loi maritime du Canada*;
- c) un groupe d’installations maritimes qui sont situées à proximité les unes des autres et dont les exploitants s’entendent pour être assujettis aux articles 362 à 375 du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*.

« organisme portuaire »
“port administration”

103. Le paragraphe 13(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Est réputé s’être conformé aux exigences du paragraphe (1) l’exploitant d’une installation pour

Conformité réputée

² SOR/2009-321

² DORS/2009-321

subsection (1) if the Minister has issued a letter of approval in respect of the ferry facility under subsection 352(1) of the *Marine Transportation Security Regulations*.

traversiers intérieurs à l'égard de laquelle le ministre a délivré une lettre d'approbation en vertu du paragraphe 352(1) du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

104. These Regulations come into force on the date on which they are registered.

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

**SCHEDULE
(Section 99)**

**ANNEXE
(article 99)**

**SCHEDULE 4
(Subsections 1(1) and (4))**

**ANNEXE 4
(paragrapes 1(1) et (4))**

CERTAIN DANGEROUS CARGOES (CDCs)

CERTAINES CARGAISONS DANGEREUSES (CCD)

1. All explosives of Class 1.1, 1.2 and 1.5.
2. The following gases of Class 2.1, when carried in a large means of containment or in such a quantity as to require an emergency response assistance plan (ERAP) under section 7.1 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*:
 - (a) UN1035, UN1086, UN1971 and UN1972; and
 - (b) UN1010, UN1011, UN1012, UN1032, UN1036, UN1037, UN1060, UN1063, UN1077, UN1962 and UN1978, except when carried as CDC residue.
3. All gases of Class 2.3, when carried in a large means of containment or in such a quantity as to require an ERAP under section 7.1 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.
4. The following flammable liquids of Class 3, when carried in a large means of containment or in such a quantity as to require an ERAP under section 7.1 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*, except when carried as CDC residue: UN1089 and UN1280.
5. The following oxidizing substances of Class 5.1, when carried in a large means of containment or in such a quantity as to require an ERAP under section 7.1 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*:
 - (a) UN1479 and UN3139; and
 - (b) UN1942, UN2067 and UN3375, except when carried as CDC residue.
6. The following liquids of Class 6.1 (either primary or subsidiary class) that are toxic by inhalation, when carried in a large means of containment or in such a quantity as to require an ERAP under section 7.1 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*:
 - (a) UN1051, UN1052, UN1092, UN1163, UN1182, UN1185, UN1238, UN1239, UN1244, UN1251, UN1259, UN1380, UN1510, UN1560, UN1569, UN1580, UN1583, UN1595, UN1613, UN1614, UN1647, UN1670, UN1672, UN1695, UN1722, UN1744, UN1745, UN1746, UN1752, UN1809, UN1892, UN1994, UN2032, UN2232, UN2285, UN2334, UN2337, UN2382, UN2407, UN2438, UN2474, UN2477, UN2478, UN2480, UN2481, UN2482, UN2483, UN2484, UN2485, UN2486, UN2487, UN2488, UN2521, UN2605, UN2606, UN2644, UN2646, UN2668, UN2740, UN2742,

1. Tous les explosifs des classes 1.1, 1.2 et 1.5.
2. Les gaz ci-après de la classe 2.1, lorsqu'ils sont transportés dans un grand contenant ou en une quantité nécessitant un plan d'intervention d'urgence (PIU) en application de l'article 7.1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* :
 - a) UN1035, UN1086, UN1971 et UN1972;
 - b) UN1010, UN1011, UN1012, UN1032, UN1036, UN1037, UN1060, UN1063, UN1077, UN1962 et UN1978, sauf lorsqu'ils sont transportés en tant que résidus de CCD.
3. Tous les gaz de la classe 2.3, lorsqu'ils sont transportés dans un grand contenant ou en une quantité nécessitant un PIU en application de l'article 7.1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.
4. Les liquides inflammables ci-après de la classe 3, lorsqu'ils sont transportés dans un grand contenant ou en une quantité nécessitant un PIU en application de l'article 7.1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, sauf lorsqu'ils sont transportés en tant que résidus de CCD : UN1089 et UN1280.
5. Les matières comburantes ci-après de la classe 5.1, lorsqu'elles sont transportées dans un grand contenant ou en une quantité nécessitant un PIU en application de l'article 7.1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* :
 - a) UN1479 et UN3139;
 - b) UN1942, UN2067 et UN3375, sauf lorsqu'elles sont transportées en tant que résidus de CCD.
6. Les liquides ci-après de la classe 6.1 (classe primaire ou subsidiaire) qui sont toxiques par inhalation, lorsqu'ils sont transportés dans un grand contenant ou en une quantité nécessitant un PIU en application de l'article 7.1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* :
 - a) UN1051, UN1052, UN1092, UN1163, UN1182, UN1185, UN1238, UN1239, UN1244, UN1251, UN1259, UN1380, UN1510, UN1560, UN1569, UN1580, UN1583, UN1595, UN1613, UN1614, UN1647, UN1670, UN1672, UN1695, UN1722, UN1744, UN1745, UN1746, UN1752, UN1809, UN1892, UN1994, UN2032, UN2232, UN2285, UN2334, UN2337, UN2382, UN2407, UN2438, UN2474, UN2477, UN2478, UN2480, UN2481, UN2482, UN2483, UN2484, UN2485, UN2486, UN2487, UN2488, UN2521, UN2605, UN2606, UN2644, UN2646, UN2668, UN2740, UN2742,

UN2743, UN2809, UN3023, UN3246, UN3275, UN3276, UN3278, UN3279, UN3280, UN3281, UN3294, UN3381, UN3382, UN3383, UN3384, UN3385, UN3386, UN3387, UN3388, UN3389, UN3390, UN3488, UN3489, UN3490, UN3491, UN3494 and UN3495; and

(b) UN1098, UN1135, UN1143, UN1541, UN1605, UN1831, UN2983 and UN3079, except when carried as CDC residue.

7. Radioactive substances of Class 7, if the quantity in a single means of containment exceeds the least of
- (a) 3,000 times the A_1 value, as defined in subsection 1(1) of the *Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations*, of the radionuclides,
 - (b) 3,000 times the A_2 value, as defined in subsection 1(1) of those Regulations, of the radionuclides, and
 - (c) 1,000 TBq (27,000 Ci).
8. The following corrosive substance of Class 8, when carried in a large means of containment or in such a quantity as to require an ERAP under section 7.1 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*, except when carried as CDC residue: UN1754.

UN2743, UN2809, UN3023, UN3246, UN3275, UN3276, UN3278, UN3279, UN3280, UN3281, UN3294, UN3381, UN3382, UN3383, UN3384, UN3385, UN3386, UN3387, UN3388, UN3389, UN3390, UN3488, UN3489, UN3490, UN3491, UN3494 et UN3495;

b) UN1098, UN1135, UN1143, UN1541, UN1605, UN1831, UN2983 et UN3079, sauf lorsqu'ils sont transportés en tant que résidus de CCD.

7. Les matières radioactives de la classe 7, si la quantité dans un seul contenant dépasse la moins élevée des valeurs suivantes :
- a) 3 000 fois la valeur A_1 , au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires*, des radionucléides;
 - b) 3 000 fois la valeur A_2 , au sens du paragraphe 1(1) de ce règlement, des radionucléides;
 - c) 1 000 TBq (27 000 Ci).
8. La matière corrosive ci-après de la classe 8, lorsqu'elle est transportée dans un grand contenant ou en une quantité nécessitant un PIU en application de l'article 7.1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, sauf lorsqu'elle est transportée en tant que résidu de CCD : UN1754.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

1. Executive summary

Issues: While Canada's current marine security regulatory framework is robust, enhancements must be made over time in order to continuously improve and deliver a secure transportation system for Canadians in the face of rapidly evolving threats. In addition, the International Maritime Organization (IMO) has called on the contracting states to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), to which Canada is a member, to harmonize their regulations with the new training requirements for vessel personnel with or without security responsibilities.

Description: The amendments to the *Marine Transportation Security Regulations* (the Regulations) introduce amendments that respond to Canada's international obligations, further harmonize the Canadian regulatory regime with the U.S. regime, reduce financial and regulatory compliance burden, where possible, and address interpretation issues and regulatory gaps.

Cost-benefit statement: The benefits of the amendments include improved marine security, enhanced marine sector efficiency and flexibility, international harmonization, and improved regulatory clarity and consistency. If the amendments prevent just one significant act of unlawful interference at a large Canadian port, they could result in benefits between \$20 million and \$57 billion.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

1. Résumé

Enjeux : Le cadre de réglementation actuel du Canada en matière de sûreté maritime est bien établi, mais il faut y apporter certaines améliorations au fil du temps afin de garantir aux Canadiens un réseau de transport sûr en tout temps en dépit de l'évolution rapide des menaces. De plus, l'Organisation maritime internationale (OMI) a demandé aux États contractants à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), dont le Canada est membre, d'harmoniser leurs règlements avec les nouvelles exigences de formation pour le personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté.

Description : Le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (le Règlement) modifié présente des modifications qui permettent de respecter les obligations internationales du Canada, d'harmoniser davantage le régime de réglementation canadien avec celui des États-Unis, de réduire le fardeau financier et le fardeau de la conformité réglementaire, dans la mesure du possible, et de régler les problèmes d'interprétation et les lacunes réglementaires.

Énoncé des coûts et avantages : Parmi les avantages des modifications, mentionnons l'amélioration de la sûreté maritime, l'accroissement de l'efficacité et de la souplesse du secteur maritime, l'harmonisation internationale et l'amélioration de la clarté et de l'uniformité sur le plan de la réglementation. Si les améliorations permettent d'empêcher une seule atteinte illicite importante à un grand port canadien, elles pourraient se traduire par des avantages se chiffrant entre 20 millions et 57 milliards de dollars.

The amendments are expected to result in costs to seafarers and vessel operators of \$20.6 million over 25 years, due to enhanced seafarer security training requirements, including \$0.1 million in administrative costs. Other provisions are not expected to result in significant incremental costs. Transport Canada (TC) expects that the benefits of the amendments will significantly exceed the costs.

“One-for-One” Rule and small business lens: In order to provide the flexibility of grandfathering existing seafarers and the associated cost savings, and enable the enforcement of training provisions of the Regulations, the amendments require vessel masters or the duly authorized operator’s representative to download and complete certification forms for grandfathered seafarers. TC estimates that 6 398 certification forms will be completed up-front, an exercise which would require 20 minutes of time per form, with an average hourly loaded wage of \$49.80. Other provisions — pre-arrival information reporting and submission of security procedures by occasional-use marine facilities (OUMFs) — are expected to have a negligible impact on administrative burden. TC estimates that the amendments would introduce a total annualized administrative burden of \$13,550, or \$323 for each of the 42 operators.

TC assumes that the associated cost, estimated to be \$20.6 million over 25 years, will be borne primarily by vessel operators. Although it is not known what share of these costs will be borne by small businesses, costs are expected to be proportionate to the size of a given operation — small businesses with fewer vessels and fewer seafarers incur lower costs. Further, TC expects that, to the extent that seafarer training, awareness and orientation sessions can be scheduled during downtime, the financial cost to vessel operators may be reduced substantially.

Domestic and international coordination and cooperation: The Canada–United States Regulatory Cooperation Council (RCC) will better align our regulatory approaches in order to eliminate duplication and impediments to trade without compromising marine security, where appropriate. The amendments include two key provisions that further harmonize the Canadian marine security regime with that of the United States: further aligning the Canadian list of certain dangerous cargoes (CDC) with that of the United States and introducing the flexibility to enter into an alternative security arrangement (ASA) with other countries, including the United States.

2. Background

Canada’s marine security regulatory framework establishes baseline requirements to safeguard the integrity and security and to preserve the efficiency of Canada’s marine transportation system against unlawful interference, terrorist attacks, or use as a means to attack Canada’s allies.

Les modifications devraient entraîner des coûts de 20,6 millions de dollars sur 25 ans pour les gens de mer et les exploitants de bâtiment, en raison des exigences plus rigoureuses de formation sur la sûreté des gens de mer, dont 0,1 million de dollars en frais d’administration. Les autres dispositions ne devraient pas entraîner des coûts supplémentaires considérables. Transports Canada (TC) s’attend à ce que les avantages des modifications surpassent largement les coûts.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : Pour offrir la souplesse nécessaire liée au respect des droits acquis des gens de mer en poste et aux économies de coût connexes, de même que pour permettre l’application des dispositions de formation du Règlement, les capitaines de bâtiment ou le représentant dûment autorisé de l’exploitant sont tenus, conformément aux modifications, de télécharger et de remplir les formulaires de certification pour les gens de mer bénéficiant de droits acquis. TC estime que 6 398 formulaires de certification seront remplis immédiatement, un exercice qui prendrait 20 minutes par formulaire, dont le salaire moyen horaire est de 49,80 \$. Les autres dispositions, c’est-à-dire les renseignements exigés au préalable et la présentation des procédures de sûreté par les installations maritimes à usage occasionnel (IMUO), devraient avoir une incidence négligeable sur le fardeau administratif. TC estime que les modifications présenteraient un fardeau administratif total annualisé de 13 550 \$ ou de 323 \$ pour chacun des 42 exploitants.

TC suppose que les coûts connexes estimés à 20,6 millions de dollars sur 25 ans seront principalement assumés par les exploitants de bâtiment. Bien que la part des coûts que devront assumer les petites entreprises ne soit pas connue, on s’attend à ce que les coûts soient proportionnels à la taille d’une activité donnée (par exemple les petites entreprises, qui ont moins de bâtiments et de gens de mer, assumeront des coûts moindres). En outre, TC prévoit que les coûts financiers imputés aux exploitants de bâtiment pourraient être considérablement réduits dans la mesure où les séances de formation, de sensibilisation et d’orientation à l’intention des gens de mer peuvent être organisées durant les « heures creuses ».

Coordination et coopération à l’échelle nationale et internationale : Le Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation (CCR) harmonisera davantage nos approches réglementaires afin d’éliminer le chevauchement et les obstacles au commerce sans compromettre la sûreté maritime, s’il y a lieu. Les modifications comprennent deux principales dispositions qui harmonisent davantage le régime de sûreté maritime du Canada avec celui des États-Unis : harmoniser davantage la liste de certaines cargaisons dangereuses (CCD) du Canada avec celle des États-Unis et offrir la souplesse nécessaire pour conclure d’autres arrangements en matière de sûreté (AAS) avec d’autres pays, y compris les États-Unis.

2. Contexte

Le cadre de réglementation du Canada en matière de sûreté maritime établit des exigences fondamentales qui visent à préserver l’efficacité du réseau de transport maritime du Canada et à protéger son intégrité et sa sûreté contre les atteintes illicites, les attentats terroristes ou son utilisation comme un moyen d’attaquer les alliés du Canada.

Marine security regulatory requirements apply to

- the marine industry (e.g. ports, marine facilities, vessels);
- persons carrying out marine activities (e.g. persons on vessels, security officials working in ports, marine facilities and vessels); and
- passengers at marine facilities, ports and on board vessels.

Canada's marine laws are greatly influenced by the International Maritime Organization (IMO) to which Canada is a member state. The lead federal department, Transport Canada, works closely with the shipping industry and international partners to ensure that Canada's marine transportation system remains one of the safest and most secure in the world. Moreover, TC develops and promotes risk-based marine security requirements through regulations and other instruments as appropriate to achieve acceptable levels of marine security.

In December 2002, in response to the events of September 11, 2001, the IMO adopted the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code), as well as amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS), to significantly enhance the deterrence, prevention and detection of acts that threaten security in the marine transportation sector. The ISPS Code sets out a framework that gives member states a common way to measure risk, reduce threats and make vessels and marine facilities less vulnerable through well-defined security levels and procedures. All SOLAS contracting states, including Canada, were required to adopt the ISPS Code on or before July 1, 2004. Canada implemented the Code through the Regulations, which came into force on July 1, 2004, established under the authority of section 5 of the *Marine Transportation Security Act* (MTSA).

3. Issues

Canada's marine security regulatory instruments establish an essential framework for the federally regulated marine industry (ports, marine facilities, vessels) and persons carrying out activities related to marine transportation in order to prepare for, prevent and respond to security threats and risks. While TC's current marine regulatory framework is robust, enhancements must be made over time in order to continuously improve and deliver a secure transportation system for Canadians.

Transport Canada and the marine community recognize that the Regulations require amendments from time to time given the growth of the TC Marine Security Program and the ever-changing security environment that the marine community faces both domestically and internationally. Due to the short time frame to adopt the ISPS Code, TC was hindered in developing and implementing the Regulations and the Program simultaneously by July 2004. The implementation time frame made it difficult to foresee some of the challenges these requirements would pose to the marine community. As a result, applying the Regulations for the last nine years has led to the identification of gaps and sources of misinterpretation due to both the structure and wording of the Regulations. A notable misinterpretation identified among all regions is whether a Canadian-flagged vessel is required to interface with a regulated

Les exigences réglementaires en matière de sûreté maritime s'appliquent aux éléments suivants :

- l'industrie maritime (par exemple les ports, les installations maritimes et les bâtiments);
- les personnes qui effectuent des activités maritimes (par exemple les personnes à bord de bâtiments, les responsables de la sûreté travaillant aux ports, aux installations maritimes et aux bâtiments);
- les passagers aux installations maritimes, aux ports et à bord de bâtiments.

Les lois maritimes du Canada sont grandement influencées par l'Organisation maritime internationale (OMI), dont le Canada est un État membre. Le ministère fédéral responsable, Transports Canada, collabore étroitement avec l'industrie du transport maritime et ses partenaires internationaux pour veiller à ce que le réseau de transport maritime du Canada demeure l'un des plus sûrs et sécuritaires au monde. De plus, TC élabore des exigences en matière de sûreté maritime axées sur les risques et en fait la promotion au moyen de règlements et d'autres instruments, selon le cas, pour atteindre des niveaux acceptables de sûreté maritime.

En décembre 2002, en réponse aux événements du 11 septembre 2001, l'OMI a adopté le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) ainsi que des modifications à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) afin de renforcer considérablement la dissuasion, la prévention et la détection des actes qui menacent la sûreté dans le secteur du transport maritime. Le Code ISPS établit un cadre qui donne aux États membres une méthode commune en vue de mesurer les risques, de réduire les menaces et de rendre les bâtiments et les installations maritimes moins vulnérables grâce à des niveaux et des procédures de sûreté bien définis. Tous les États contractants à la Convention SOLAS, dont le Canada, devaient adopter le Code ISPS au plus tard le 1^{er} juillet 2004. Le Canada a mis en œuvre le Code grâce au Règlement, pris en vertu de l'article 5 de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* (LSTM), et entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004.

3. Enjeux

Les instruments de réglementation du Canada en matière de sûreté maritime forment un cadre essentiel qui permet à l'industrie maritime (ports, installations maritimes et bâtiments) de compétence fédérale et aux personnes effectuant des activités se rapportant au transport maritime de prévenir les menaces et les risques liés à la sûreté, de s'y préparer et d'y répondre. Le cadre de réglementation maritime actuel de TC est bien établi, mais il faut y apporter certaines améliorations au fil du temps afin de garantir aux Canadiens un réseau de transport sûr en tout temps.

Transports Canada et la communauté maritime reconnaissent que le Règlement doit être modifié de temps à autre en raison de la croissance du Programme de sûreté maritime de TC et de l'environnement de sûreté en constante évolution auquel fait face la communauté maritime, tant à l'échelle nationale qu'internationale. Compte tenu du court délai donné pour adopter le Code ISPS, il a été difficile pour TC d'élaborer et de mettre en œuvre le Règlement et le Programme simultanément avant juillet 2004. En raison de l'échéancier de mise en œuvre, il a été difficile de prévoir certains des obstacles que représentaient ces exigences pour la communauté maritime. Par conséquent, l'application du Règlement au cours des neuf dernières années a permis de déceler des lacunes et des sources d'interprétation erronée à cause de la structure et du libellé du Règlement. Une interprétation erronée recensée par

marine facility while on a domestic voyage³ or the domestic port of an international voyage.

In addition, the IMO, to which Canada is a member state, continues to establish new international standards and recommended practices for marine safety and security in consultation with all member states. Canada must ensure that it continues to respond to its international obligations and must remain aligned with its international partners, including the United States, in order to facilitate Canada's trade competitiveness within the international shipping world. Canada is required to adopt recent changes that have been made to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW).

Furthermore, the Regulations needed to be amended to further align the regulatory framework with additional security practices that are already being implemented by the majority of the regulated Canadian marine community, to reduce the financial and the regulatory burdens by providing additional flexibility for Canadian-flagged vessels regulated by the Regulations, to further harmonize, where possible, the Canadian regulatory regime with that of the United States, and to address regulatory gaps and sources of misinterpretation such as unclear wording and redundancies.

4. Objectives

The objective of the amendments to the Regulations is to further strengthen and revitalize the marine transportation security framework which supports the Government's overall strategy to promote a safe, secure and efficient transportation system that contributes to Canada's economic development and security objectives.

The amendments to the Regulations support the Government of Canada's Red Tape Reduction Commission by reducing the financial and the regulatory burdens on industry, where possible. The amendments also address areas that Canada could further harmonize with the U.S. marine security regulatory regime. This is a key element of the mandate of the Canada–United States Regulatory Cooperation Council (RCC).

To summarize, the amendments focus on the following objectives to revitalize and renew the existing regulatory framework:

- respond to Canada's international obligations;
- harmonize, where possible, the Canadian regulatory regime with that of the United States (RCC);
- reduce financial and regulatory burdens; and
- address interpretation issues and regulatory gaps.

5. Description

A description of the amendments is set out according to the four above-mentioned objectives.

toutes les régions consiste à déterminer si un bâtiment battant pavillon canadien est tenu ou non d'avoir une interface avec une installation maritime réglementée lorsqu'il effectue un voyage intérieur³ ou lorsqu'il effectue la partie intérieure d'un voyage international.

De plus, l'OMI, dont le Canada est un État membre, continue de fixer de nouvelles normes et pratiques recommandées à l'échelle internationale pour la sûreté et la sécurité maritimes en consultation avec tous ses États membres. Le Canada doit s'assurer qu'il continue de respecter ses obligations internationales et qu'il demeure en harmonie avec ses partenaires internationaux, y compris les États-Unis, afin de faciliter la compétitivité commerciale du Canada au sein de l'industrie du transport maritime international. Le Canada doit adopter les changements qui ont récemment été apportés à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW).

En outre, le Règlement devrait être modifié pour harmoniser davantage le cadre de réglementation avec les pratiques de sûreté supplémentaires qui sont déjà mises en œuvre par la plupart des parties constituant la communauté maritime canadienne réglementée, réduire le fardeau financier et le fardeau réglementaire en offrant une plus grande souplesse aux bâtiments battant pavillon canadien assujettis au Règlement, harmoniser davantage le régime de réglementation du Canada, dans la mesure du possible, avec celui des États-Unis et corriger les lacunes réglementaires ainsi que les sources d'interprétation erronée, notamment les libellés ambigus et les redondances.

4. Objectifs

Les modifications au Règlement ont pour objectif de renforcer et de revitaliser davantage le cadre de sûreté du transport maritime qui soutient la stratégie globale du gouvernement visant à promouvoir un réseau de transport sûr, sécuritaire et efficace qui contribue au développement économique et aux objectifs en matière de sûreté du Canada.

Les améliorations au Règlement appuient la Commission sur la réduction de la paperasse du Canada en réduisant, dans la mesure du possible, le fardeau financier et le fardeau réglementaire imposés à l'industrie. Les modifications visent aussi des aspects que le Canada pourrait harmoniser davantage avec le régime de réglementation des États-Unis en matière de sûreté maritime. Il s'agit d'un élément clé du mandat du Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation (CCR).

Bref, les modifications mettent l'accent sur les objectifs ci-après qui visent à revitaliser et à renouveler le cadre de réglementation existant :

- respecter les obligations internationales du Canada;
- harmoniser, dans la mesure du possible, le régime de réglementation du Canada avec celui des États-Unis (CCR);
- réduire le fardeau financier et le fardeau réglementaire;
- corriger les problèmes d'interprétation et les lacunes réglementaires.

5. Description

Une description des modifications est exposée selon les quatre objectifs susmentionnés.

³ « domestic voyage » means a voyage undertaken by a vessel entitled to fly the Canadian flag between two places in Canada.

³ « voyage intérieur » Voyage entrepris par un bâtiment autorisé à battre pavillon canadien entre deux lieux situés au Canada.

Respond to Canada's international obligations

In order to meet their international obligations, all SOLAS contracting states, including Canada, must adopt the recent changes that have been made to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) for seafarers. The changes require that all seafarers, with or without security responsibilities, be properly educated and trained, adequately experienced, skilled and competent to perform their duties and be required to hold a certificate of proficiency by January 1, 2012.

The amendments to the Regulations require that all vessel personnel with or without security responsibilities on Canadian-flagged SOLAS ships engaged on international voyages hold a certificate of proficiency issued by the Minister by January 1, 2012. Given the short implementation time frames associated with the new IMO requirements, a Marine Security Operations Bulletin (MSOB) was issued on March 22, 2012, to advise industry to comply with the newly proposed STCW requirements. TC has taken this approach in the past to meet other short implementation time frames set by the IMO to adopt mandatory requirements.

The transitional provision in the amendment, which expires July 1, 2014, gives seafarers who have sea service prior to January 1, 2012, the opportunity to receive their certificates of proficiency without taking the required training if they can demonstrate knowledge and competence in performing their duties to their ship's master or the duly authorized operator's representative. If so, the master or duly authorized operator's representative will be required to sign a testimonial confirming that the conditions have been met before a certificate of proficiency can be issued by the Minister.

Individuals who commence sea service after January 1, 2012, must successfully complete their training at an institution recognized by TC.

The amendments also encompass other minor changes required by the IMO, such as

- requiring vessel operators to mark the vessel with an IMO number;
- requiring vessel operators to clearly identify each restricted area on the vessel; and
- amending existing provisions, consistent with IMO recommendations to facilitate the coordination of shore leave for seafarers and to facilitate the coordination for access to vessels by seafarers' welfare and labour organizations, including the International Transport Workers' Federation representatives.

Harmonize the Canadian regulatory regime with that of the United States

Since the inception of the Regulations in 2004, TC has strived to align its regulatory regime, where possible, with the U.S. marine security regime to allow for the consistent application of requirements. The amendments include two key provisions that will further harmonize the Canadian marine safety regulatory regime with that of the United States:

Respecter les obligations internationales du Canada

Pour respecter leurs obligations internationales, les États contractants à la Convention SOLAS, y compris le Canada, doivent adopter les changements qui ont récemment été apportés à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW). Selon ces changements, les gens de mer, ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté, sont tenus de recevoir une formation adéquate, de posséder l'expérience nécessaire et de faire la preuve qu'ils sont suffisamment compétents et qualifiés pour s'acquies de leurs fonctions. Ils doivent également être titulaires d'un certificat d'aptitude délivré avant le 1^{er} janvier 2012.

Les modifications au Règlement exigent que le personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté à bord de navires battant pavillon canadien ressortissants à SOLAS qui effectuent des voyages internationaux soit titulaire d'un certificat d'aptitude délivré par le ministre avant le 1^{er} janvier 2012. Compte tenu du court échéancier de mise en œuvre associé aux nouvelles exigences de l'OMI, un Bulletin opérationnel de sûreté maritime (BOSM) a été publié le 22 mars 2012 pour informer l'industrie qu'elle devait se conformer aux nouvelles exigences proposées ayant trait à la Convention STCW. Par le passé, TC avait adopté cette approche pour respecter d'autres courts échéanciers de mise en œuvre fixés par l'OMI pour adopter des exigences obligatoires.

La disposition transitoire figurant dans les modifications, laquelle expire le 1^{er} juillet 2014, donne aux gens de mer qui ont commencé un service en mer avant le 1^{er} janvier 2012 l'occasion de recevoir leur certificat d'aptitude sans suivre la formation requise, s'ils prouvent au capitaine du navire ou au représentant dûment autorisé de l'exploitant qu'ils possèdent les connaissances et la compétence nécessaires pour exécuter leurs fonctions. S'ils peuvent en faire la preuve, le capitaine ou le représentant dûment autorisé de l'exploitant sera tenu de signer une attestation confirmant que les conditions ont été remplies avant qu'un certificat d'aptitude puisse être délivré par le ministre.

Les personnes qui commencent un service en mer après le 1^{er} janvier 2012 doivent suivre avec succès leur formation dans un établissement reconnu par TC.

Les modifications englobent également d'autres changements mineurs exigés par l'OMI, notamment :

- l'obligation des exploitants de bâtiment de marquer le bâtiment avec le numéro de l'OMI;
- l'obligation des exploitants de bâtiment d'identifier clairement chaque zone réglementée du bâtiment;
- la modification des dispositions existantes, conformément aux recommandations de l'OMI, afin de faciliter la coordination des congés à terre des gens de mer et la coordination de l'accès aux bâtiments par des représentants des services sociaux ou des syndicats des gens de mer, y compris ceux de la Fédération internationale des ouvriers du transport.

Harmoniser le régime de réglementation du Canada avec celui des États-Unis

Depuis l'entrée en vigueur du Règlement en 2004, TC s'est efforcé d'harmoniser, dans la mesure du possible, son régime de réglementation en matière de sûreté maritime avec celui des États-Unis pour assurer une application uniforme des exigences. Les modifications renferment deux dispositions principales qui permettront d'harmoniser davantage le régime de réglementation du Canada en matière de sûreté maritime avec celui des États-Unis :

1. Vessels carrying certain dangerous cargoes (CDC)

Currently, Canadian and U.S. marine security regulations capture certain sized vessels if they are carrying CDC. However, at present, the U.S. list of CDC is more expansive than the Canadian list of CDC. As a result of this misalignment, since 2004 Canadian vessels crossing over to the United States are subject to greater inspection from U.S. inspectors. Further, this misalignment means that Canadian industry cannot compete fairly with its American counterparts. This situation creates an uneven playing field and an economic disadvantage for Canada's west coast tug and barge industry. The amendment includes a new schedule to the Regulations that contains an expanded list of Canadian CDC that is aligned with the CDC list of the U.S. Amending the Regulations to harmonize the CDC list with that of the United States will improve the Canadian industry's competitiveness.

2. Adding the flexibility to enter into alternative security arrangements (ASA)

In 2004, the IMO adopted a provision in the ISPS Code that included the use of ASA for all IMO member states. An ASA program allows SOLAS contracting states, which include Canada and the United States, to enter into arrangements to modify certain ISPS Code requirements in situations where they may be unreasonable or too cumbersome to apply. In 2004, the United States included a provision with respect to ASA in its regulatory regime. However, due to the extremely tight deadline of implementing the Regulations in July 2004, ASA were not included in the Canadian regulations. This regulatory amendment addresses the existing gap and align Canada's regime with that of the United States. For example, the ASA program will provide Canada the flexibility to enter into an arrangement with the United States to allow the two countries to agree to an amended security regime in a particular shared border area (e.g. a Great Lakes regime where the regulatory requirements of both countries are mutually recognized).

During consultations on the amendments to the Regulations, industry stakeholders expressed their support for both the ASA program and a list of CDC harmonized with that of the United States, which will facilitate the reduction of duplicate requirements and improve the competitiveness of Canadian industry.

Reduce financial and regulatory compliance burdens (Red Tape Reduction initiative)

As part of TC's ongoing commitment to reduce an unnecessary regulatory compliance burden for industry stakeholders without compromising marine security, TC is proposing to clarify through regulations that Canadian-flagged vessels may interface with non-regulated ports and facilities while on a domestic voyage. The application section of Part 2, subsection 201(2), of the Regulations is amended to clarify that Part 2 does not apply to Canadian-flagged vessels operating on a domestic voyage or the domestic portion of an international voyage except when the vessel has an interface with a foreign-flagged vessel in Canadian waters. In addition, a vessel is now required to interface with a regulated marine facility at its last port of call in Canada before engaging on an

1. Bâtiments transportant certaines cargaisons dangereuses (CCD)

À l'heure actuelle, la réglementation canadienne et américaine sur la sûreté maritime englobe des bâtiments d'une taille donnée s'ils transportent des CCD. Pour le moment, la liste américaine de CCD est plus complète que celle du Canada. En raison de ce décalage, depuis 2004, les bâtiments canadiens qui se rendent aux États-Unis subissent une inspection plus approfondie de la part des inspecteurs américains. De plus, ce décalage signifie que les membres de l'industrie canadienne ne peuvent livrer concurrence de manière équitable à leurs homologues américains. Cette situation crée un contexte d'inégalité et entraîne un désavantage économique pour l'industrie des remorqueurs et des chalands de la côte Ouest du Canada. La modification comprend une nouvelle annexe au Règlement qui renferme une liste plus complète de CCD du Canada qui s'aligne sur la liste américaine de CCD. La modification du Règlement pour harmoniser la liste de CCD avec celle des États-Unis améliorera la compétitivité de l'industrie canadienne.

2. Ajouter la souplesse nécessaire pour conclure d'autres arrangements en matière de sûreté (AAS)

En 2004, l'OMI a adopté une disposition dans le Code ISPS qui incluait l'utilisation des AAS pour les États membres de l'OMI. Un programme visant les AAS permet aux États contractants à la Convention SOLAS, dont sont membres le Canada et les États-Unis, de conclure des arrangements pour modifier certaines exigences du Code ISPS lorsqu'il pourrait être déraisonnable ou trop difficile de les appliquer. En 2004, les États-Unis ont inclus une disposition relative aux AAS dans leur régime de réglementation. Toutefois, compte tenu du très court échéancier de mise en œuvre du Règlement en juillet 2004, le Canada n'a pas inclus les AAS dans sa réglementation. Cette modification réglementaire permet de corriger la lacune actuelle et d'harmoniser le régime canadien avec celui des États-Unis. Par exemple, le programme visant les AAS donnera au Canada la souplesse nécessaire pour conclure un arrangement avec les États-Unis qui permettrait aux deux pays de s'entendre sur un régime de sûreté modifié dans une région frontalière partagée donnée (par exemple, un régime dans les Grands Lacs où les exigences réglementaires des deux pays sont mutuellement reconnues).

Pendant les consultations portant sur les modifications au Règlement, les intervenants de l'industrie se sont dits pour le programme visant les AAS et une liste de CCD harmonisée avec celle des États-Unis, ce qui facilitera la réduction des exigences qui se répètent et améliorera la compétitivité de l'industrie canadienne.

Réduire le fardeau financier et le fardeau de la conformité réglementaire (initiative de réduction de la paperasse)

Dans le cadre de l'engagement continu de TC de réduire le fardeau inutile de la conformité réglementaire imposé aux intervenants de l'industrie sans compromettre la sûreté maritime, TC propose de clarifier, par voie de règlement, que les bâtiments battant pavillon canadien peuvent avoir une interface avec des ports et des installations non réglementés lorsqu'ils effectuent un voyage intérieur. La disposition d'application qui figure au paragraphe 201(2) de la partie 2 du Règlement est modifiée pour clarifier que la partie 2 ne s'applique pas aux bâtiments battant pavillon canadien qui effectuent un voyage intérieur ou la partie intérieure d'un voyage international, sauf lorsqu'ils ont une interface avec un bâtiment battant pavillon étranger dans les eaux canadiennes. De plus, les

international voyage and when returning to Canadian waters from an international voyage.

This clarification ensures that those operators of the Canadian domestic fleet who engage on international and domestic voyages clearly have the choice, depending on their business needs, to interface with either regulated or non-regulated ports and facilities while on a domestic voyage or the domestic portion of an international voyage. As non-regulated ports and facilities generally have lower fees than regulated ones, the Canadian domestic fleet could see a reduction in its costs.

Address interpretation issues

The amendments include restructuring or rewording of certain provisions and definitions of the Regulations that required clarification of their intent. This restructuring was undertaken after consultation with both Government and industry stakeholders to respond to their concerns that certain provisions and definitions are unclear and difficult to understand. For example, in the current Regulations, many of the definitions are located throughout the Regulations which made it cumbersome for stakeholders to locate. In the amendments, the definitions are placed in the “Interpretation” section of the Regulations. Along with amendments to several existing definitions, several new definitions are proposed to further enhance clarity. Notable amendments to the definitions include international voyage, MARSEC levels, certain dangerous cargoes (CDC), CDC facility and marine security document.

These minor amendments make it easier for industry stakeholders to read and better understand the intent and their obligations within the Regulations.

Address regulatory gaps

A focal point of the amendments to the Regulations is to address certain regulatory gaps that do not involve extensive program and policy development and to align the marine security regulatory framework with international requirements and/or security practices that industry stakeholders have already implemented. Notable amendments are presented below by the specific Part of the Regulations in which they are located.

Part 1 — General

Suspension and cancellation of marine security document

The amendments introduce new suspension and cancellation provisions with respect to marine security documents, which include vessel certificates and statements of compliance, issued to marine facility operators and port administrations. The Regulations do not include provisions to cancel or suspend a marine security document, i.e. when an operator is not in compliance with its security plan or when the requirements for issuance of the document are no longer met. This is consistent with other TC modes of transportation, such as the aviation sector, which have cancellation and suspension provisions with respect to security documents issued to operators.

bâtiments sont maintenant tenus d’avoir une interface avec une installation maritime réglementée à son dernier port d’escale au Canada avant d’effectuer un voyage international et lorsqu’ils naviguent de nouveau dans des eaux canadiennes après un voyage international.

Cette précision fait en sorte que les exploitants de la flotte intérieure du Canada qui effectuent des voyages internationaux et intérieurs peuvent, selon leurs besoins opérationnels, avoir une interface avec des ports et des installations réglementés ou non réglementés lorsqu’ils effectuent un voyage intérieur ou la partie intérieure d’un voyage international. Puisque les frais des ports et des installations non réglementés sont généralement inférieurs à ceux des ports et des installations réglementés, la flotte intérieure du Canada pourrait profiter d’une réduction de coût.

Corriger les problèmes d’interprétation

Les modifications comprennent la restructuration ou la reformulation de certaines dispositions et définitions du Règlement dont l’intention doit être précisée. Cette restructuration a été entreprise après avoir consulté le gouvernement et les intervenants de l’industrie pour répondre à leurs préoccupations selon lesquelles certaines dispositions et définitions étaient ambiguës et difficiles à comprendre. Par exemple, dans le règlement en vigueur, bon nombre des définitions sont réparties dans tout le Règlement, de sorte que les intervenants ont de la difficulté à les repérer. Avec les modifications, les définitions sont placées dans la section « Interprétation et définitions » du Règlement. En plus des modifications apportées à plusieurs définitions existantes, de nombreuses nouvelles définitions sont proposées par souci de clarté. Des modifications importantes ont notamment été apportées aux définitions suivantes : voyage international, niveau MARSEC, certaines cargaisons dangereuses (CCD), installation CCD et document de sûreté maritime.

Grâce à ces modifications mineures, les intervenants de l’industrie devraient pouvoir lire plus facilement le Règlement et mieux comprendre l’intention et les obligations qui en découlent.

Corriger les lacunes réglementaires

L’un des objectifs premiers des modifications au Règlement consiste à corriger certaines lacunes réglementaires qui ne nécessitent pas un processus approfondi d’élaboration de politiques et de programmes et à harmoniser le cadre de réglementation en matière de sûreté maritime avec les exigences internationales et/ou les pratiques de sûreté déjà mises en œuvre par les intervenants de l’industrie. Les principales modifications sont présentées ci-après et sont classées selon la partie du Règlement où elles se trouvent.

Partie 1 — Dispositions générales

Suspension ou annulation de documents de sûreté maritime

Les modifications prévoient de nouvelles dispositions concernant la suspension et l’annulation de documents de sûreté maritime, lesquels comprennent les certificats de bâtiment et les déclarations de conformité, délivrés aux exploitants d’installation maritime et aux organismes portuaires. Le Règlement ne prévoit pas de dispositions permettant d’annuler ou de suspendre un document de sûreté maritime, c’est-à-dire lorsqu’un exploitant ne se conforme pas à son plan de sûreté ou lorsque les exigences relatives à la délivrance du document ne sont plus respectées. Ces modifications sont similaires à celles d’autres modes de transport de TC, comme le secteur aérien, qui disposent de dispositions visant l’annulation et la suspension de documents de sûreté délivrés aux exploitants.

To ensure the conditions are clear when a marine security document can be suspended or cancelled, modifications were made to subsection 14(1) of the amending Regulations following publication of the amendments in *Canada Gazette*, Part I.

Review and appeal mechanisms

The amendments also include a provision to allow operators and port administrations a mechanism to request reconsideration of the Minister's decision to cancel or suspend a marine security document.

The Minister shall notify the operator in writing of the suspension or cancellation and advise that they may file a request for a review by the Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC). The TATC is an independent, quasi-judicial body that was established in 2001 under the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*. This review and appeal process is consistent with the existing appeal process for the suspension and cancellation of a person's certificate of proficiency in Part 8 of the Regulations.

Part 2 — Vessels

- The amendments to the Regulations introduce or amend three pre-arrival information reporting (PAIR) data requirements that the master of a vessel shall report before entering Canadian waters. In addition to current data reporting requirements, before entering Canadian waters, the master of a SOLAS vessel will be required to report
 - (i) the IMO company identification number;
 - (ii) the next port of call in Canada; and
 - (iii) details of security threats, incidents and breaches at sea.
 These additional reporting requirements are a result of lessons learned since the implementation of the Regulations in 2004. The new data requirements will further facilitate vessel identification at the Marine Security Operating Centres.
- The Regulations include a new provision that caps the validity period of an interim ship security certificate to six months from issuance or until an inspection is carried out. This will allow vessels to continue to operate pending the inspection carried out under section 23 of the MTSA, which is required in order to have the security plan approved by the Minister.
- The amendments to the Regulations include new access control and prohibition provisions with respect to restricted areas on a vessel. While the current Regulations include access control provisions for marine facilities and ports, similar provisions do not exist for vessels. This amendment aligns the regulatory framework with additional security practices that are already implemented by the majority of the vessel community. It also demonstrates a level of consistency with respect to applying access control provisions for federally regulated marine security stakeholders.
- The amendments include a provision that requires vessel operators to clearly identify each restricted area on the vessel. This amendment aligns the regulatory framework with mandatory international requirements. This amendment is further aligned with security practices that are already implemented by the majority of the vessel community.
- Another new provision requires that the master of a Canadian-flagged vessel ensure that the vessel security officer and all personnel with or without security responsibilities

Des modifications ont été apportées au paragraphe 14(1) du règlement modificatif à la suite de la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* pour veiller à ce que les conditions de suspension ou d'annulation d'un document de sûreté maritime soient clairement énoncées.

Mécanismes de révision et d'appel

Les modifications renferment aussi une disposition qui prévoit un mécanisme dans le cadre duquel les exploitants et les organismes portuaires peuvent demander un réexamen de la décision prise par le ministre d'annuler ou de suspendre un document de sûreté maritime.

Le ministre informe l'exploitant par écrit de la suspension ou de l'annulation et lui indique qu'il peut soumettre au Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) une demande de révision. Le TATC est un organisme indépendant quasi judiciaire qui a été créé en 2001 en vertu de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*. Ce processus de révision et d'appel est conforme au processus d'appel existant lié à la suspension et à l'annulation d'un certificat d'aptitude d'une personne sous le régime de la partie 8 du Règlement.

Partie 2 — Bâtiments

- Les modifications au Règlement ajoutent ou modifient trois exigences relatives aux renseignements exigés au préalable que le capitaine d'un bâtiment doit transmettre avant d'entrer dans les eaux canadiennes. En plus des exigences actuelles en matière de transmission de données, avant d'entrer dans les eaux canadiennes, le capitaine d'un bâtiment ressortissant à SOLAS sera tenu de transmettre les éléments suivants :
 - (i) le numéro d'identification de la compagnie de l'OMI;
 - (ii) le prochain port d'escale au Canada;
 - (iii) des détails de toute infraction à la sûreté, de tout incident de sûreté et de toute menace contre la sûreté en mer.
 Ces exigences additionnelles en matière de transmission de données découlent des leçons apprises depuis la prise du Règlement en 2004. Les nouvelles exigences en matière de données permettront de faciliter davantage l'identification des bâtiments aux Centres des opérations de sûreté maritime.
- Le Règlement comprend une nouvelle disposition qui limite la période de validité d'un certificat de sûreté du navire provisoire à six mois à partir de la date de délivrance ou jusqu'à la réalisation d'une inspection. Cette disposition permettra aux bâtiments de demeurer en exploitation en attendant la réalisation d'une inspection en vertu de l'article 23 de la LSTM, laquelle est obligatoire pour que le ministre approuve le plan de sûreté.
- Les modifications au Règlement renferment de nouvelles dispositions concernant l'interdiction et le contrôle de l'accès aux zones réglementées d'un bâtiment. Bien que le règlement en vigueur renferme des dispositions sur le contrôle de l'accès pour les ports et les installations maritimes, des dispositions semblables n'existent pas pour les bâtiments. Cette modification permet d'harmoniser le cadre de réglementation avec les pratiques de sûreté supplémentaires qui sont déjà mises en œuvre par la plupart des parties constituant la communauté des bâtiments. Elle témoigne aussi d'un niveau d'uniformité relativement à l'application des dispositions sur le contrôle de l'accès pour les intervenants du milieu de la sûreté maritime réglementés par le gouvernement fédéral.

carry on board their certificates of proficiency issued under Part 8 of the Regulations. This amendment is consistent with the mandatory STCW requirements for SOLAS contracting states.

- Les modifications comprennent une disposition selon laquelle les exploitants de bâtiment sont tenus d'identifier clairement chaque zone réglementée du bâtiment. Cette disposition permet d'harmoniser le cadre de réglementation avec les exigences internationales obligatoires. Cette modification s'aligne davantage sur les pratiques de sûreté qui sont déjà mises en œuvre par la plupart des parties constituant la communauté des bâtiments.
- Selon une autre nouvelle disposition, le capitaine d'un bâtiment battant pavillon canadien est tenu de faire en sorte que l'agent de sûreté du bâtiment et le personnel ayant des responsabilités en matière de sûreté ou non aient à bord leur certificat d'aptitude délivré en application de la partie 8 du Règlement. Cette disposition est conforme aux exigences obligatoires en vertu de la Convention STCW pour les États contractants à la Convention SOLAS.

Part 3 — Marine facilities and ports

- The amendments to the Regulations introduce a new provision that requires occasional-use marine facilities (OUMF) to submit security procedures to the Minister for approval. The regulatory requirements of the security procedures are prescribed in the amended Regulations and include a provision that sets out the validation period of the approved security procedures not to exceed five years from the date approved. Current Regulations require OUMFs to implement security procedures and ensure that they are coordinated with the vessel interfacing with the marine facility. However, the procedures are not submitted to and approved by the Minister. This amendment formalizes the approval process and further aligns the regulatory framework with additional security practices that are already implemented by the majority of the OUMF community.
- The amendments to the Regulations include a new provision to allow for an interim statement of compliance for marine facilities and ports, with a validity period of six months from issuance, or until an inspection is carried out. This amendment allows marine facilities and ports to continue to operate pending the inspection carried out under section 23 of the MTSA, which is required in order to have the security plan approved by the Minister.
- A new provision requires that port security committee meetings be held, at a minimum, on an annual basis. The current Regulations did not prescribe the frequency for port security committee meetings.
- A new provision requires marine facilities, OUMFs and port administrations to clearly mark restricted areas with signs. This amendment further aligns the regulatory framework with additional security practices that are implemented by the majority of the marine facilities and port administration community.

Part 6 — Contravention of provisions designated as violations

- The amendments to Schedule 3 of the Regulations include minor housekeeping amendments and new monetary penalties as a result of new provisions, such as the new IMO requirements. The range of penalties established for various

Partie 3 — Ports et installations maritimes

- Les modifications au Règlement prévoient une nouvelle disposition selon laquelle les installations maritimes à usage occasionnel (IMUO) sont tenues de soumettre des procédures de sûreté au ministre pour approbation. Les exigences réglementaires des procédures de sûreté sont prescrites dans le règlement modifié et comprennent une disposition qui fixe la période de validité des procédures de sûreté approuvées, laquelle ne doit pas dépasser cinq ans après la date de son approbation. En vertu du règlement actuel, les IMUO sont tenues de mettre en œuvre des procédures de sûreté et de veiller à ce qu'elles soient coordonnées avec le bâtiment qui a une interface avec l'installation maritime. Toutefois, les procédures ne sont ni soumises au ministre ni approuvées par ce dernier. Cette disposition permet d'officialiser le processus d'approbation et d'harmoniser davantage le cadre de réglementation avec les pratiques de sûreté supplémentaires qui sont déjà mises en œuvre par la plupart des parties constituant la communauté des IMUO.
- Les modifications au Règlement incluent une nouvelle disposition qui prévoit une déclaration de conformité provisoire pour les ports et les installations maritimes, avec une période de validité de six mois à partir de la date de délivrance ou jusqu'à la réalisation d'une inspection. Cette disposition permet aux ports et aux installations maritimes de poursuivre leurs activités en attendant la réalisation d'une inspection en vertu de l'article 23 de la LSTM, laquelle est obligatoire pour que le ministre approuve le plan de sûreté.
- Une nouvelle disposition exige que le comité de sûreté du port se réunisse au moins une fois par année. Le règlement actuel ne prévoit pas la fréquence des réunions du comité de sûreté du port.
- Une nouvelle disposition exige que les installations maritimes, les IMUO et les organismes portuaires indiquent clairement, par des panneaux, chaque zone réglementée. Cette disposition permet d'harmoniser davantage le cadre de réglementation avec les pratiques de sûreté supplémentaires qui sont déjà mises en œuvre par la plupart des parties constituant la communauté des installations maritimes et des organismes portuaires.

Partie 6 — Dispositions dont la contravention est qualifiée de violation

- Les modifications à l'annexe 3 du Règlement incluent de légères modifications d'ordre administratif et de nouvelles sanctions pécuniaires découlant des nouvelles dispositions,

violations is, to the extent possible, set out in a manner and amount consistent with the penalty levels under other legislation within the mandate of Transport Canada, particularly the *Canada Shipping Act, 2001*.

6. Regulatory and non-regulatory options considered

The considered options of the amendments are set out according to the four mentioned objectives.

Respond to Canada's international obligations

Option 1: Status quo/voluntary compliance

Maintaining the status quo is not an acceptable alternative nor is having the marine industry voluntarily comply with the new mandatory IMO requirements for all vessel personnel with or without security responsibilities to hold a certificate of proficiency by January 1, 2012. It will leave Canada outside the international legal framework for marine security and will have significant adverse effects on trade. Furthermore, failure to do so through a regulatory or other legally enforceable framework would be interpreted by other SOLAS contracting states, as a default on an international commitment to increase security in the marine sector. Such a perception could adversely affect Canada's relations with major trading partners, in particular the United States, as well as attract threats to the North American continent and increase the possibility of a transportation security incident such as terrorism.

There are no advantages to this option.

Option 2: Mandatory certification of vessel personnel

The disadvantage of this option is that there will be some costs to, and impacts on, seafarers and operators. As these impacts are not expected to be significant, the analysis has determined that the benefits of this option far outweigh the costs.

The advantage of this option is that it will standardize the level of security training for vessel personnel, ensure Canada's compliance with international agreements and provide vessel personnel with an internationally recognized document. Industry is generally supportive of the amendments as they will ensure that Canada's approach is consistent with that of its major trading partners. Costs to, and impacts on, seafarers, marine transportation operations and institutions are not expected to be significant. This option is considered the most effective to address this IMO mandatory requirement.

This holds true for other IMO mandatory requirements, such as requiring vessel operators to mark the vessel with their assigned IMO number and requiring vessel operators to clearly identify each restricted area on the vessel.

comme celles concernant les nouvelles exigences de l'OMI. Le barème des sanctions fixé pour diverses violations est, dans la mesure du possible, énoncé d'une manière et selon des montants qui sont conformes aux niveaux de sanction fixés dans d'autres lois relevant du mandat de Transports Canada, notamment la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

6. Options réglementaires et non réglementaires considérées

Les options considérées relatives aux modifications sont décrites selon les quatre objectifs susmentionnés.

Respecter les obligations internationales du Canada

Option 1 : Statu quo/conformité volontaire

Le maintien du statu quo n'est pas une solution de rechange acceptable, pas plus que ne l'est la conformité volontaire de l'industrie maritime aux nouvelles exigences obligatoires de l'OMI selon lesquelles le personnel du bâtiment ayant des responsabilités ou non en matière de sûreté devait être titulaire d'un certificat d'aptitude délivré avant le 1^{er} janvier 2012. Dans le cadre de cette option, le Canada ne ferait pas partie du cadre juridique international en matière de sûreté maritime, et cela aurait d'importants effets négatifs sur les échanges commerciaux. De plus, le fait de ne pas agir en vertu d'un cadre réglementaire ou d'un autre cadre ayant force exécutoire serait interprété par les autres États contractants à la Convention SOLAS comme un non-respect d'un engagement international visant à renforcer la sûreté dans le secteur maritime. Une telle perception pourrait nuire aux relations du Canada avec ses principaux partenaires commerciaux, notamment les États-Unis, et pourrait aussi attirer des menaces contre le continent nord-américain et accroître la possibilité d'un incident de sûreté dans les transports, tel qu'un attentat terroriste.

Cette option n'offre aucun avantage.

Option 2 : Certification obligatoire du personnel du bâtiment

L'inconvénient de cette option est qu'il y aurait des coûts et des incidences pour les gens de mer et les exploitants. Puisque ces incidences devraient être négligeables, l'analyse a révélé que les avantages de cette option dépassaient largement les coûts.

L'avantage de cette option est qu'elle permettra de normaliser le niveau de formation sur la sûreté pour le personnel du bâtiment, de veiller à ce que le Canada se conforme aux accords internationaux et de fournir au personnel du bâtiment un document reconnu à l'échelle internationale. L'industrie est généralement en faveur des modifications puisqu'elles garantiront que l'approche du Canada sera conforme à celle de ses principaux partenaires commerciaux. Les coûts ainsi que les incidences pour les gens de mer, les activités de transport maritime et les établissements devraient être négligeables. Cette option est considérée comme étant la plus efficace pour aborder l'exigence obligatoire de l'OMI.

Cette constatation vaut aussi pour les autres exigences obligatoires de l'OMI, comme celle qui exige aux exploitants de bâtiment de marquer le bâtiment avec le numéro de l'OMI qui leur a été assigné et celle qui exige aux exploitants de bâtiment de désigner clairement chaque zone réglementée à bord du bâtiment.

Harmonize the Canadian regulatory regime with that of the United States

Option 1: Status quo/voluntary compliance

Amending the CDC definition

Lack of action does not enhance security and places the west coast tug and barge industry on an uneven playing field with its U.S. counterparts across the marine border, thereby impeding the flow of goods and people across the border. Voluntary compliance is not considered the most viable solution as it is bound to create gaps and inconsistencies in the application of marine security requirements across the marine border. In addition, it is inconsistent with the Regulatory Cooperation Council (RCC) initiative between Canada and the United States which strives to align regulatory approaches where possible, in order to eliminate duplication and impediments to trade without compromising marine security.

There are no advantages to this option. Given the financial implication and the increased inspections on the tug and barge industry by the United States, a non-regulatory option is not the most effective instrument of choice to address this issue.

Alternative security arrangements

Not including ASAs in the Regulations disadvantages Canada with respect to the flexibility to enter into and implement ASAs with the United States and other SOLAS contracting states to modify certain regulatory requirements in situations where they may be unreasonable or too cumbersome. Furthermore, in 2004, IMO adopted a provision in the ISPS Code that included the use of ASAs for all SOLAS contracting states.

There are no advantages to this option. It does not align with Canada's ongoing commitment to harmonize its marine security requirements where possible with those of the United States.

Option 2: Amend the Regulations to further harmonize them with those of the United States with respect to amending the CDC definition and including ASAs

The advantage of this option is that it further strengthens Canada's ongoing commitment with the United States to enhance border security via the marine mode. In addition, this option is consistent with previous amendments made to the Regulations to harmonize them with those of the United States in the interest of marine security and the flow of goods and people. Furthermore, both of these amendments to the Regulations were identified through the joint Canada and United States RCC initiative, whose goal is to better align the regulatory approaches of both countries, in order to eliminate duplication of regulatory program efforts and impediments to trade, where appropriate.

During consultations, industry stakeholders widely supported TC's proposed action to amend the Regulations with respect to aligning with the U.S. list of CDCs and including the flexibility to enter into ASAs with the United States and other countries. This option is considered to be the most viable method to enhance marine security and to further facilitate the flow of goods and people between the shared marine border with the United States.

Harmoniser le régime de réglementation du Canada avec celui des États-Unis

Option 1 : Statu quo/conformité volontaire

Modifier la définition de CCD

Si rien n'est fait, la sûreté ne sera pas renforcée, et l'industrie des remorqueurs et des chalands de la côte ouest sera dans une situation de concurrence inégale par rapport à ses homologues américains à la frontière maritime, ce qui nuirait à la circulation des personnes et des marchandises à la frontière. La conformité volontaire n'est pas considérée comme la solution la plus viable puisqu'elle peut se solder par la création de lacunes et d'incohérences dans l'application des exigences de sûreté maritime à la frontière maritime. De plus, cela va à l'encontre de l'initiative du Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation (CCR) qui s'efforce d'harmoniser les approches réglementaires, dans la mesure du possible, afin d'éliminer le chevauchement et les obstacles au commerce sans compromettre la sûreté maritime.

Cette option n'offre aucun avantage. Compte tenu des conséquences financières et des inspections accrues effectuées par les États-Unis pour l'industrie des remorqueurs et des chalands, une option non réglementaire n'est pas l'instrument le plus efficace pour corriger ce problème.

Autres arrangements en matière de sûreté

Le fait de ne pas inclure les AAS dans le Règlement désavantage le Canada en ce qui a trait à la souplesse de conclure et de mettre en œuvre des AAS avec les États-Unis et d'autres États contractants à la Convention SOLAS afin de modifier certaines exigences réglementaires dans des situations où elles pourraient être déraisonnables ou trop difficiles à appliquer. De plus, en 2004, l'OMI a adopté une disposition dans le Code ISPS qui incluait l'utilisation des AAS pour les États contractants à la Convention SOLAS.

Cette option n'offre aucun avantage. Elle ne s'aligne pas sur l'engagement continu du Canada d'harmoniser ses exigences de sûreté maritime, dans la mesure du possible, avec celles des États-Unis.

Option 2 : Modifier le Règlement afin de l'harmoniser davantage avec le régime des États-Unis en ce qui concerne la modification de la définition de CCD et l'ajout d'AAS

L'avantage de cette option est qu'elle permet de renforcer davantage l'engagement continu que le Canada a pris avec les États-Unis en vue d'accroître la sûreté frontalière grâce au mode maritime. De plus, cette option cadre avec les modifications apportées précédemment au Règlement en ce qui a trait à l'harmonisation avec les États-Unis dans l'intérêt de la sûreté maritime et de la circulation des marchandises et des personnes. De plus, ces deux modifications au Règlement ont été cernées grâce à l'initiative conjointe canado-américaine du CCR, dont le but est de mieux harmoniser les approches réglementaires des deux pays afin d'éliminer le chevauchement des efforts du programme de réglementation et les obstacles au commerce, le cas échéant.

Pendant les consultations, les intervenants de l'industrie ont grandement appuyé la mesure proposée par TC visant à modifier le Règlement pour harmoniser la liste canadienne de CCD avec celle des États-Unis et inclure la souplesse de conclure des AAS avec les États-Unis et d'autres pays. Cette option est considérée comme la méthode la plus viable pour renforcer la sûreté maritime et faciliter davantage la circulation des marchandises et des personnes à la frontière maritime partagée avec les États-Unis.

Reducing the financial and the regulatory compliance burdens (Red Tape Reduction initiative)**Allow Canadian-flagged vessels to interface with unregulated marine facilities**

The action taken is a result of industry stakeholders approaching TC to request flexibility regarding the requirement of Canadian-flagged vessels interfacing with a regulated marine facility while on a domestic voyage.

The “application” section of Part 2, subsection 201(2), of the Regulations is amended to clarify that Part 2 does not apply to Canadian-flagged vessels while operating on a domestic voyage or the domestic portion of an international voyage.

Option 1: Voluntary compliance

This option was considered. However, it was deemed that it would create gaps and inconsistencies in the application of Canada’s marine security regime with respect to domestic vessels on a domestic voyage. Furthermore, this option is inconsistent with TC’s commitment to ensure that the Regulations are clear, concise and understood by government officials, industry stakeholders and the general public.

Option 2: Clarify through regulations the requirements for Canada’s domestic fleet on domestic voyages

The disadvantage of this option is that it requires Canadian-flagged vessel operators to include procedures in their security plan to mitigate security risks when interfacing with a non-regulated marine facility when operating on the domestic portion of an international voyage. However, during consultations, vessel operators supported including an additional security procedure in their security plan given the benefits associated with the flexibility to interface with a non-regulated marine facility.

The advantage of this option is that it clarifies Canada’s marine security regime, which is centered on securing vessels, ports and marine facilities involved in international voyages. This option is expected to have no negative impact on the security of Canadians as it is aligned with Canada’s risk-based approach to securing its marine transportation system. Furthermore, those vessels that form Canada’s domestic fleet who choose to exercise this flexibility, based on business needs, will see a reduction in their financial and regulatory compliance burden, which far outweighs the cost, if any, to include a procedure in their security plan. This is consistent with the mandate of the Government of Canada’s Red Tape Reduction Commission, which is to reduce the financial and regulatory compliance burden to industry.

This option is considered to be the most viable method as it ensures that the Regulations are internally more consistent and make it easier for industry stakeholders to better understand the intent and their obligations under the Regulations.

Réduction du fardeau financier et du fardeau de la conformité réglementaire (initiative de réduction de la paperasse)**Permettre aux bâtiments battant pavillon canadien d’avoir une interface avec des installations maritimes non réglementées**

La mesure prise découle d’une démarche entreprise par les intervenants de l’industrie. Ces derniers ont communiqué avec TC pour lui demander de leur accorder une certaine souplesse en ce qui concerne l’exigence pour les bâtiments battant pavillon canadien d’avoir une interface avec une installation maritime réglementée lorsqu’ils effectuent un voyage intérieur.

La modification apportée à la section « Application » du paragraphe 201(2) de la partie 2 du Règlement vise à clarifier que la partie 2 ne s’applique pas aux bâtiments battant pavillon canadien lorsqu’ils effectuent un voyage intérieur ou la partie intérieure d’un voyage international.

Option 1 : Conformité volontaire

Cette option a été examinée. Toutefois, on a jugé qu’elle entraînerait des lacunes et des incohérences quant à l’application du régime de sûreté maritime du Canada relativement aux bâtiments intérieurs qui effectuent un voyage intérieur. De plus, cette option va à l’encontre de l’engagement de TC de veiller à ce que le Règlement soit clair, concis et facile à comprendre pour les fonctionnaires du gouvernement, les intervenants de l’industrie et la population en général.

Option 2 : Clarifier, par voie de règlement, les exigences se rapportant à la flotte intérieure du Canada qui effectue des voyages intérieurs

Le désavantage de cette option est qu’elle oblige les exploitants de bâtiment battant pavillon canadien à inclure des procédures dans leur plan de sûreté afin d’atténuer les risques de sûreté lorsqu’ils ont une interface avec une installation maritime non réglementée pendant qu’ils effectuent la partie intérieure d’un voyage international. Toutefois, pendant les consultations, les exploitants de bâtiment ont appuyé l’ajout d’une telle procédure de sûreté supplémentaire à leur plan de sûreté en raison des avantages associés à la possibilité d’avoir une interface avec une installation maritime non réglementée.

L’avantage de cette option est qu’elle clarifie le régime de sûreté maritime du Canada, qui est centré sur la sûreté des bâtiments, des ports et des installations maritimes qui jouent un rôle dans le contexte des voyages internationaux. Cette option ne devrait avoir aucune incidence négative sur la sûreté des Canadiens puisqu’elle est alignée sur l’approche axée sur les risques du Canada visant à assurer la sûreté de son réseau de transport maritime. De plus, les exploitants des bâtiments composant la flotte intérieure du Canada qui ont décidé d’utiliser cette possibilité, selon leurs besoins opérationnels, verront une réduction de leur fardeau financier et de leur fardeau de conformité réglementaire, réduction qui dépassera largement les coûts, s’il y a lieu, liés à l’intégration d’une procédure à leur plan de sûreté. Cela est conforme au mandat de la Commission sur la réduction de la paperasse du gouvernement du Canada, c’est-à-dire réduire le fardeau financier et le fardeau de la conformité réglementaire imposés à l’industrie.

Cette option est considérée comme étant la méthode la plus viable puisqu’elle veille à ce que le Règlement soit plus uniforme à l’intérieur et qu’il soit plus facile pour les intervenants de l’industrie de comprendre l’intention du Règlement et leurs obligations en vertu de celui-ci.

Address interpretation issues

There are no viable alternatives regarding the amendments to the Regulations that clarify the intent of certain provisions and definitions. These amendments are intended to ensure that the Regulations are internally more consistent and make it easier for industry stakeholders to read and better understand the intent and their obligations within the Regulations. During stakeholder consultations, industry raised the issue of improving the clarity of various provisions and definitions in the Regulations, which will address operational problems generated by the Regulations that came into force on July 1, 2004.

Address regulatory gaps

The options represent all regulatory gaps in a general fashion as presented in the “Description” section.

Option 1: Status quo/voluntary compliance

The advantages of the status quo option are that it will minimize operational impacts and regulatory compliance requirements with vessels, marine facilities and ports and will imply minimal additional costs, if any, to industry.

The disadvantages are that it will not address operational problems generated by the Regulations that came into force on July 1, 2004. For that reason, it will not enhance the security of Canada’s marine transportation system. This option is not considered to be the most viable method to enhance marine security nor is relying on industry’s voluntary compliance to bridge the identified regulatory gaps. Voluntary compliance will create inconsistencies given the complexity of the marine industry, in particular, foreign-flagged vessels entering Canadian waters that are regulated under the Regulations.

Option 2: Address regulatory gaps by amending the Regulations

The disadvantage of this option is that it further regulates industry which may lead to additional costs in order to comply.

The advantage of this option is that it further aligns the regulatory framework with additional security practices that are already implemented by the majority of industry stakeholders. Some of the regulatory gaps addressed in the amendments were put forward by industry stakeholders.

This option is considered the most viable, as it demonstrates a strong commitment by TC to continue to enhance and re-invigorate the marine security legal framework. In addition, it is considered the most effective instrument with respect to enforcement of foreign-flagged vessels that enter Canadian waters.

7. Benefits and costs

Transport Canada has conducted an analysis of benefits and costs to assess the impacts of the amendments on stakeholders, including seafarers, vessel operators, marine facilities, marine security training providers and TC. The cost-benefit analysis (CBA) report is available on request.

Corriger les problèmes d’interprétation

Aucune solution de rechange n’est viable en ce qui concerne les modifications au Règlement qui clarifient l’intention de certaines dispositions et définitions. Ces modifications visent à faire en sorte que le Règlement soit plus uniforme à l’interne et que les intervenants de l’industrie le lisent plus facilement et comprennent mieux l’intention et leurs obligations qui en découlent. Pendant les consultations tenues auprès des intervenants, les membres de l’industrie ont soulevé la question de l’amélioration de la clarté de diverses dispositions et définitions dans le Règlement, ce qui permettrait de régler les problèmes opérationnels causés par le Règlement qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004.

Corriger les lacunes réglementaires

Les options tiennent compte, de façon générale, de toutes les lacunes réglementaires présentées à la section « Description ».

Option 1 : Statu quo/conformité volontaire

Les avantages du statu quo sont qu’il minimiserait les incidences opérationnelles ainsi que les exigences de conformité réglementaire pour les bâtiments, les installations maritimes et les ports, et qu’il entraînerait des coûts additionnels minimes, s’il y en a, pour l’industrie.

Le désavantage de cette option est qu’elle ne permettrait pas de corriger les problèmes opérationnels causés par le Règlement qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004 et, pour cette raison, la sûreté du réseau de transport maritime du Canada ne serait pas renforcée. Cette option n’est pas considérée comme étant la méthode la plus viable pour rehausser la sûreté maritime, pas plus qu’on ne peut se fier à l’industrie pour pallier volontairement les lacunes réglementaires cernées. La conformité volontaire entraînerait des incohérences compte tenu de la complexité de l’industrie maritime, plus particulièrement en ce qui concerne les bâtiments battant pavillon étranger qui entrent dans les eaux canadiennes et qui sont assujettis au Règlement.

Option 2 : Corriger les lacunes réglementaires en modifiant le Règlement

Le désavantage de cette option est qu’elle réglemente davantage l’industrie, ce qui pourrait entraîner des coûts additionnels pour se conformer au Règlement.

L’avantage de cette option est qu’elle harmonise davantage le cadre de réglementation avec les pratiques de sûreté supplémentaires qui sont déjà mises en œuvre par la plupart des intervenants de l’industrie. Certaines lacunes réglementaires visées par les modifications ont été présentées par les intervenants de l’industrie.

Cette option est considérée comme étant la plus viable, puisqu’elle témoigne d’un fort engagement de TC de continuer d’améliorer et de dynamiser le cadre juridique en matière de sûreté maritime. De plus, elle est considérée comme étant l’instrument le plus efficace pour appliquer les règlements visant les bâtiments battant pavillon étranger qui entrent dans les eaux canadiennes.

7. Avantages et coûts

Transports Canada a mené une analyse des coûts et des avantages afin d’évaluer les incidences des modifications sur les intervenants, y compris les gens de mer, les exploitants de bâtiment, les installations maritimes, les fournisseurs de formation en matière de sûreté maritime et TC. Le rapport sur l’analyse coûts-avantages (ACA) est disponible sur demande.

Benefits

The amendments will result in a range of benefits to stakeholders, including

- improved marine security;
- enhanced efficiency and flexibility;
- international harmonization; and
- improved regulatory clarity and consistency.

Improved marine security

The security benefits of the amendments are primarily a function of the probability and impact of acts and attempted acts of unlawful interference with marine transportation under baseline conditions and following implementation of the amendments. However, as with the analysis of other security regulations, it is not possible to quantify or monetize these benefits given that both the probability and impact (baseline and regulated) are subjective and uncertain.

Canada's marine security system is already robust. The amendments update and fine-tune elements of the existing system in light of evolving threats, and international and domestic best practices. Security improvements result primarily from:

- *Seafarer training, awareness and orientation*: The requirement that all seafarers, with or without security responsibilities on Canadian-flagged vessels engaged on international voyages, receive security training, resulting in a seafarer community that is more alert to security risks, and better prepared in the event of a security incident.
- *Suspension and cancellation of marine security documents*: The suspension and cancellation provisions ensure that, in the event that an operator is not in compliance with its security plan or when the requirements for issuance of the document are no longer met, the relevant marine security documents could be suspended or cancelled. In situations where an operator is non-compliant, there may be security risks that could be mitigated with these provisions, although these situations are not expected to arise frequently.
- *Pre-arrival information reporting*: The additions to pre-arrival information reporting data requirements facilitate vessel identification at Marine Security Operating Centres, and ensure that TC is aware of any security incidents that may have occurred before or after entering Canadian waters (important indicators of risk).

The access control and prohibition provisions and restricted area identification provisions requiring security procedures from occasional-use marine facilities (OUMFs) will improve marine security. However, given that baseline conformity is already high, the incremental impact on marine security may be low.

A terrorist attack at a Canadian port could result in significant negative impacts, such as loss of life, property damage and reduced international trade flows. Security gaps in the Canadian marine sector could also result in vulnerabilities throughout Canada. In order to assess the marine security benefits of the amendments, and

Avantages

Les modifications présentent un large éventail d'avantages pour les intervenants, dont les suivants :

- amélioration de la sûreté maritime;
- efficacité et souplesse accrues;
- harmonisation internationale;
- clarté et uniformité accrues de la réglementation.

Amélioration de la sûreté maritime

Les avantages en matière de sûreté des modifications reposent principalement sur la probabilité et l'incidence des atteintes et des tentatives d'atteintes illicites au transport maritime dans le cadre de conditions fondamentales et à la suite de la mise en œuvre des modifications. Toutefois, comme c'est le cas avec l'analyse d'autres règlements en matière de sûreté, il est impossible de quantifier ou de monétiser ces avantages parce que les probabilités et les incidences (fondamentales et réglementées) sont subjectives et incertaines.

Le réseau de sûreté maritime du Canada est déjà bien établi. Les modifications actualisent et peaufinent les éléments du réseau actuel à la lumière des menaces en constante évolution et des pratiques exemplaires à l'échelle nationale et internationale. Les améliorations à la sûreté découleraient principalement des éléments suivants :

- *Formation, sensibilisation et orientation des gens de mer* : L'exigence selon laquelle les gens de mer, ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté et à bord de bâtiments battant pavillon canadien qui effectuent des voyages internationaux, sont tenus de recevoir une formation en matière de sûreté; la communauté des gens de mer sera donc plus vigilante face aux risques de sûreté et mieux préparée en cas d'incident de sûreté.
- *Suspension et annulation de documents de sûreté maritime* : Les dispositions en matière de suspension et d'annulation font en sorte que les documents de sûreté maritime pertinents peuvent être suspendus ou annulés advenant le cas où un exploitant ne se conforme pas à son plan de sûreté ou lorsque les exigences relatives à la délivrance du document ne sont plus respectées. Lorsqu'un exploitant est en situation de non-conformité, les risques de sûreté peuvent être atténués grâce à ces dispositions, bien qu'il ne soit pas prévu que ces situations se produisent souvent.
- *Renseignements exigés au préalable* : Les ajouts aux exigences liées aux renseignements exigés au préalable facilitent l'identification des bâtiments aux Centres des opérations de sûreté maritime et font en sorte que TC soit mis au courant de tout incident de sûreté ayant pu survenir avant ou après l'entrée dans les eaux canadiennes (importants indicateurs de risque).

Les dispositions concernant l'interdiction et le contrôle de l'accès, et les dispositions sur l'identification des zones réglementées qui exigent des procédures de sûreté de la part des installations maritimes à usage occasionnel (IMUO), amélioreront la sûreté maritime. Toutefois, étant donné que la conformité de base est déjà élevée, l'incidence supplémentaire sur la sûreté maritime pourrait être faible.

Un attentat terroriste à un port canadien pourrait entraîner d'importantes incidences négatives, comme la perte de vie, des dommages matériels et la réduction des échanges commerciaux internationaux. Les lacunes de sûreté dans le secteur maritime canadien pourraient aussi créer des vulnérabilités partout au Canada. Afin

in the absence of Canada-specific impact studies, studies of the benefits of preventing terrorist attacks on a U.S. port were adjusted to reflect the order of magnitude of impacts in the Canadian context (see Table 1). These estimates show that the benefits of preventing just one imminent attack could be significant, and range between \$20 million and \$57 billion.

Table 1: The benefits of preventing a terrorist attack at a Canadian port, literature review

Author	Attack	Impact estimate (original)	Benefit of preventing a similar scenario in Canada ⁴
Rosoff and Winterfeldt, 2007	Dirty bomb in LA/Long Beach ports	\$130 million to \$100 billion, depending on length of shutdown (assumes zero lives lost) [assume 2007 USD]	\$20 million to \$57 billion
Gordon <i>et al.</i>	LA/Long Beach ports	From \$1.1 billion to \$34 billion (assume 2000 USD)	\$141 million to \$19 billion

Enhanced efficiency and flexibility

The amendments improve the efficiency and flexibility of the Regulations.

- *Interface with non-regulated Canadian ports and facilities:* Improved clarity with respect to Canadian-flagged SOLAS and non-SOLAS vessels interfacing with non-regulated marine facilities is expected to result in an increase in the number of such interfaces, improved efficiency and savings for vessel operators.
- *Flexibility for alternative security arrangements (ASA):* An ASA program allows the Government of Canada to enter into arrangements to modify certain ISPS Code requirements in situations where they may be unreasonable or too cumbersome to apply. For example, the amendments provide the flexibility to apply an amended security regime in a shared border area such as the Great Lakes (e.g. a Great Lakes regime where the regulatory requirements of both countries are mutually recognized). Such a regime could result in efficiencies and savings for stakeholders operating in applicable shared border areas.
- *Certain dangerous cargoes (CDC):* The U.S. list of CDC is more expansive than the Canadian list. As a result, Canadian vessels entering the United States are subject to greater inspection and administrative burdens from U.S. inspectors than their U.S.-based competitors. The resulting misalignment has been particularly disadvantageous for Canada's west coast tug and barge stakeholders. The amendments further align Canada's CDC list with the U.S. list, with potential competitiveness benefits to stakeholders, including operators of the estimated 380 barge-towing tugs and 1 215 barges in British Columbia.

⁴ Using both population and cargo tonnage, the U.S. impact estimate for the Port of LA was adjusted to reflect the impact of a comparable attack on the ports of Vancouver and Montréal.

d'évaluer les avantages des modifications sur le plan de la sûreté maritime, et faute d'études d'impact propres au Canada, des études sur les avantages de prévenir les attentats terroristes dirigés contre un port américain ont été modifiées pour refléter l'ordre de grandeur des incidences dans le contexte canadien (voir le tableau 1). Ces estimations montrent que les avantages de prévenir un seul attentat imminent pourraient être importants, c'est-à-dire de 20 millions à 57 milliards de dollars.

Tableau 1 : Les avantages de prévenir un attentat terroriste à un port canadien, analyse documentaire

Auteur	Attentat	Estimation de l'incidence (initiale)	Avantage de prévenir un scénario semblable au Canada ⁴
Rosoff et Winterfeldt, 2007	Bombe sale aux ports de Los Angeles et de Long Beach	De 130 millions à 100 milliards de dollars, selon la durée de la mise hors service (en ne supposant aucune perte de vie) [en dollars américains de 2007]	De 20 millions à 57 milliards de dollars
Gordon et coll.	Ports de Los Angeles et de Long Beach	De 1,1 à 34 milliards de dollars (en dollars américains de 2000)	De 141 millions à 19 milliards de dollars

Efficacité et souplesse accrues

Les modifications améliorent l'efficacité et la souplesse du Règlement.

- *Interface avec des installations et des ports canadiens non réglementés :* L'amélioration de la clarté relativement aux bâtiments battant pavillon canadien ressortissants à SOLAS et les bâtiments non ressortissants à SOLAS qui ont une interface avec des installations maritimes non réglementées devrait se traduire par une hausse du nombre de ces interfaces, une amélioration de l'efficacité et des économies pour les exploitants de bâtiment.
- *Souplesse pour conclure d'autres arrangements en matière de sûreté (AAS) :* Le programme visant les AAS permet au gouvernement du Canada de conclure des arrangements pour modifier certaines exigences du Code ISPS lorsqu'elles peuvent être déraisonnables ou trop difficiles à appliquer. Par exemple, les modifications offrent la souplesse nécessaire pour appliquer un régime de sûreté modifié dans une région frontalière partagée telle que les Grands Lacs (par exemple, un régime dans les Grands Lacs où les exigences réglementaires des deux pays sont mutuellement reconnues). Un tel régime pourrait se traduire par des gains d'efficacité et des économies pour les intervenants qui exercent leurs activités dans les régions frontalières partagées qui s'appliquent.
- *Certaines cargaisons dangereuses (CCD) :* La liste de CCD des États-Unis est plus complète que celle du Canada. Par conséquent, les bâtiments canadiens qui entrent aux États-Unis doivent subir une inspection plus approfondie de la part des inspecteurs américains que leurs concurrents établis aux

⁴ À l'aide de données démographiques et de données sur le tonnage des cargaisons, l'estimation des incidences américaines pour le port de Los Angeles a été ajustée pour tenir compte de l'incidence d'un attentat comparable contre les ports de Vancouver et de Montréal.

- *Interim ship security certificate validity period:* The six-month cap to the validity period of an interim ship security certificate provides greater flexibility to vessel operators, allowing them to operate pending completion of a TC inspection.
- *Marine facility and port interim statements of compliance:* Similarly, the six-month validity period for marine facility and port interim statements of compliance provides greater flexibility to these stakeholders, allowing them to operate pending completion of a TC inspection.

International harmonization and Canada–United States Regulatory Cooperation Council

The amendments further harmonize Canada’s marine security regulations with international practices, delivering greater consistency in the marine security system, and ensuring that Canada meets its international obligations. Specific provisions promoting international harmonization and Canada–United States regulatory cooperation include

- *International harmonization:* Seafarer training, awareness and orientation, vessel marking, access for seafarer welfare and labour organizations; and
- *Canada–United States Regulatory Cooperation Council:* Alternative security arrangements and certain dangerous cargoes.

Improved regulatory clarity and consistency

The amendments benefit stakeholders via improved clarity and consistency in existing practices, with negligible impacts on stakeholders.

- *Port security committee meetings:* The requirement for annual port committee meetings is consistent with the current practice at Canadian ports and does not introduce any incremental burden to stakeholders.
- *Restricted area signage:* The requirement for marine facilities, OUMFs and port administrations to clearly mark restricted areas with signs aligns the Regulations with existing security practices in place at most marine facilities and ports, with negligible costs. Similarly, vessel operators are required to identify each restricted area on a vessel.
- *Documentation — certificates of proficiency:* The requirement for vessel security officers and all personnel with and without security responsibilities to carry on board their certificates of proficiency facilitates TC inspection activities, with negligible costs to stakeholders.
- *Contravention of provisions designated as violations:* The amendments include minor housekeeping changes to ensure greater consistency between the MTSA and its regulations.

États-Unis. De plus, un fardeau administratif plus imposant incombe à ces bâtiments. Le décalage qui en découle a été particulièrement désavantageux pour les intervenants qui exploitent des remorqueurs et des chalands sur la côte Ouest du Canada. Les modifications harmonisent davantage la liste de CCD du Canada avec celle des États-Unis et pourraient rapporter des avantages concurrentiels aux intervenants, y compris les exploitants d’environ 380 remorqueurs de chalands et d’environ 1 215 chalands en Colombie-Britannique.

- *Période de validité du certificat de sûreté du navire provisoire :* La limite d’un maximum de six mois pour la période de validité d’un certificat de sûreté du navire provisoire donne aux exploitants de bâtiment une plus grande marge de manœuvre et leur permet d’exercer leurs activités en attendant la réalisation d’une inspection de TC.
- *Déclarations de conformité provisoires à l’égard d’une installation maritime et d’un port :* Dans le même ordre d’idées, la période de validité de six mois pour les déclarations de conformité provisoires à l’égard d’une installation maritime et d’un port donne à ces intervenants une plus grande marge de manœuvre et leur permet d’exercer leurs activités en attendant la réalisation d’une inspection de TC.

Harmonisation internationale et Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation

Les modifications harmonisent davantage la réglementation en matière de sûreté maritime du Canada avec les pratiques internationales, ce qui assure une uniformité accrue au sein du réseau de sûreté maritime et fait en sorte que le Canada respecte ses obligations internationales. Voici certaines dispositions favorisant l’harmonisation internationale et la coopération canado-américaine en matière de réglementation :

- *Harmonisation internationale :* Formation, sensibilisation et orientation des gens de mer, marquage des bâtiments, accès aux bâtiments par les représentants des services sociaux et les syndicats des gens de mer;
- *Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation :* Autres arrangements en matière de sûreté et certaines cargaisons dangereuses.

Clarté et uniformité accrues de la réglementation

Les modifications profitent aux intervenants grâce à l’amélioration de la clarté et de l’uniformité des pratiques actuelles, avec des incidences négligeables sur les intervenants.

- *Réunions du comité de sûreté du port :* L’exigence de tenir une réunion annuelle du comité de sûreté du port cadre avec la pratique existante aux ports canadiens et n’impose aucun fardeau additionnel pour les intervenants.
- *Panneaux aux zones réglementées :* L’exigence pour les installations maritimes, les IMUO et les organismes portuaires d’indiquer clairement, par des panneaux, les zones réglementées harmonise le Règlement avec les pratiques de sûreté déjà en place à la plupart des ports et des installations maritimes, à des coûts négligeables. Dans le même ordre d’idées, les exploitants de bâtiment sont tenus d’identifier chaque zone réglementée à bord d’un bâtiment.
- *Documents — certificats d’aptitude :* L’exigence pour les agents de sûreté du bâtiment et le personnel du bâtiment ayant ou n’ayant pas de responsabilités en matière de sûreté d’avoir à bord leur certificat d’aptitude facilite les activités d’inspection de TC, à des coûts négligeables pour les intervenants.

- *Structure and clarity:* Overall, the structure of the Regulations promote a fuller understanding of the Regulations and facilitate the identification and understanding of individual provisions by all stakeholders.

Costs

The amendments will result in some incremental costs to stakeholders, primarily due to enhanced security training provisions for seafarers with or without security responsibilities.

Costs to industry

The amendments require seafarers to acquire training and/or demonstrate knowledge and competence in performing their duties. Specific input assumptions underlying this estimation are provided in Table 2.

For the purposes of the analysis, TC assumes that, existing seafarers with security responsibilities (who are not grandfathered⁵ — assumption 7 in Table 2) will take the required training, such that in 2014 and every year thereafter, only new seafarers with security responsibilities will be required to take the training. TC assumes that most seafarers will be able to receive training at a local training facility, although some may be required to travel (assumptions 11 and 12).

Similarly, it is assumed that those existing seafarers without security responsibilities (who are not grandfathered — assumption 8) will attend awareness sessions up-front, such that in 2014 and every year thereafter, only new seafarers without security responsibilities will be required to attend awareness sessions. Some travel costs may be incurred (assumptions 11 and 12).

Transport Canada assumes that existing seafarers with or without security responsibilities will attend orientation sessions up-front, with each new seafarer thereafter attending an orientation session in their first year of work.

Table 2: Security training, awareness and orientation input assumptions

Variable	Value	Source
1 Total seafarers in 2011	13 570	Section 3.2
2 Annual growth rate of seafarer population	0.68%	Section 3.2
3 Share of seafarers with security responsibilities	33.3%	TC subject-matter experts
4 Share of seafarers without security responsibilities	66.7%	TC subject-matter experts

⁵ Grandfathered means seafarers with service prior to 2012.

- *Dispositions dont la contravention est qualifiée de violation :* Les modifications renferment de légères modifications d'ordre administratif pour assurer une uniformité accrue entre la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et le règlement s'y rapportant.
- *Structure et clarté :* Dans l'ensemble, la structure du Règlement favorise une meilleure compréhension du Règlement et facilite la détermination et la compréhension par les intervenants de chacune des dispositions.

Coûts

Les modifications entraîneront certains coûts supplémentaires pour les intervenants, essentiellement en raison du renforcement des dispositions de formation sur la sûreté des gens de mer ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté.

Coûts pour l'industrie

Les modifications exigent que les gens de mer suivent la formation requise pour exécuter leurs fonctions et/ou prouvent qu'ils possèdent les connaissances et la compétence nécessaires pour les exécuter. Des hypothèses sous-tendant cette estimation se trouvent au tableau 2.

Pour les besoins de cette analyse, TC suppose que les gens de mer ayant actuellement des responsabilités en matière de sûreté (sans droits acquis⁵ — hypothèse 7 du tableau 2) suivront la formation requise, de sorte qu'en 2014 et chaque année suivante, seuls les nouveaux gens de mer ayant des responsabilités en matière de sûreté seront tenus de suivre la formation. TC suppose que la plupart des gens de mer recevront la formation à un établissement de formation local, bien que certains pourraient être appelés à se déplacer (hypothèses 11 et 12).

Dans le même ordre d'idées, on suppose que les gens de mer n'ayant actuellement pas de responsabilités en matière de sûreté (sans droits acquis — hypothèse 8) assisteront aux séances de sensibilisation, de sorte qu'en 2014 et chaque année suivante, seuls les nouveaux gens de mer n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté seront tenus d'assister aux séances de sensibilisation. Certains coûts de déplacement pourraient être engagés (hypothèses 11 et 12).

Transports Canada suppose que les gens de mer en poste ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté assisteront aux séances d'orientation immédiatement et que chacun des gens de mer nouvellement en poste assistera à une séance d'orientation pendant leur première année de travail.

Tableau 2 : Hypothèses concernant la formation, la sensibilisation et l'orientation en matière de sûreté

Variable	Valeur	Source
1 Nombre total de gens de mer en 2011	13 570	Article 3.2
2 Taux de croissance annuel des gens de mer	0,68 %	Article 3.2
3 Part des gens de mer ayant des responsabilités en matière de sûreté	33,3 %	Experts en la matière de TC
4 Part des gens de mer n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté	66,7 %	Experts en la matière de TC

⁵ La clause des droits acquis s'applique aux gens de mer ayant commencé à travailler avant 2012.

Table 2: Security training, awareness and orientation input assumptions — *Continued*

Variable	Value	Source
5 Annual turnover, all seafarers	12.24%	Section 3.2
6 Average hourly wage per seafarer	\$25.63 to \$54.63	Section 3.2
7 2011 seafarers with security responsibilities grandfathered	50% to 75%	TC subject-matter experts
8 2011 seafarers without security responsibilities grandfathered	50% to 75%	TC subject-matter experts
9 Seafarers with security responsibilities — cost per training session	\$400 to \$600	TC subject-matter experts
10 Seafarers without security responsibilities — cost per awareness session	\$250 to \$400	TC subject-matter experts
11 Share of seafarers required to travel for training	30% to 50%	TC subject-matter experts
12 Average cost of travel	\$100 to \$200	Estimate of one-day hospitality
13 Duration of training session	7.5 hours	TC subject-matter experts
14 Duration of awareness session	4.5 hours	TC subject-matter experts
15 Duration of orientation session	0.5 to 1 hour	TC subject-matter experts

Using these assumptions, TC estimates that the present value of costs to seafarers and their employers of the training, awareness and orientation provisions of the amendments will be \$20.6 million over 25 years.⁶

It is important to note that these costs include both “out-of-pocket” costs (e.g. training course fees and travel costs) and opportunity costs (e.g. the value of seafarer time). “Out-of-pocket” costs are estimated to be \$13.1 million over 25 years, with opportunity costs estimated to be \$7.4 million. To the extent that seafarers can receive training, awareness and/or orientation sessions without working overtime (e.g. during “down time”), the impact of these opportunity costs may be reduced. Security training costs estimated on a “per seafarer” basis are provided in Table 3.

Tableau 2 : Hypothèses concernant la formation, la sensibilisation et l’orientation en matière de sûreté (*suite*)

Variable	Valeur	Source
5 Roulement annuel, tous les gens de mer	12,24 %	Article 3.2
6 Salaire horaire moyen par navigateur	De 25,63 \$ à 54,63 \$	Article 3.2
7 2011 : gens de mer ayant des responsabilités en matière de sûreté bénéficiant d’un droit acquis	De 50 % à 75 %	Experts en la matière de TC
8 2011 : gens de mer n’ayant pas de responsabilités en matière de sûreté bénéficiant d’un droit acquis	De 50 % à 75 %	Experts en la matière de TC
9 Gens de mer ayant des responsabilités en matière de sûreté — coût par séance de formation	De 400 \$ à 600 \$	Experts en la matière de TC
10 Gens de mer n’ayant pas de responsabilités en matière de sûreté — coût par séance de sensibilisation	De 250 \$ à 400 \$	Experts en la matière de TC
11 Part des gens de mer qui doivent se déplacer pour suivre la formation	De 30 % à 50 %	Experts en la matière de TC
12 Coût moyen du déplacement	De 100 \$ à 200 \$	Estimation des frais d’hébergement d’un jour
13 Durée de la séance de formation	7,5 heures	Experts en la matière de TC
14 Durée de la séance de sensibilisation	4,5 heures	Experts en la matière de TC
15 Durée de la séance d’orientation	De 0,5 à 1 heure	Experts en la matière de TC

En s’appuyant sur ces hypothèses, TC estime que la valeur actualisée des coûts pour les gens de mer et leurs employeurs des dispositions liées à la formation, à la sensibilisation et à l’orientation des modifications s’établira à 20,6 millions de dollars sur 25 ans⁶.

Il est important de noter que ces coûts comprennent les coûts décaissés (par exemple les frais du cours de formation et les frais de déplacement) et les coûts de renonciation (par exemple la valeur du temps des gens de mer). Les coûts décaissés sont estimés à 13,1 millions de dollars sur 25 ans, alors que les coûts de renonciation sont estimés, quant à eux, à 7,4 millions de dollars. Dans la mesure où les gens de mer peuvent suivre les séances de formation, de sensibilisation ou d’orientation sans effectuer d’heures supplémentaires (par exemple pendant les « heures creuses »), il est possible de réduire l’incidence de ces coûts de renonciation. Les coûts de formation en matière de sûreté estimés pour chaque navigateur sont fournis au tableau 3.

⁶ Discount rate of 7%.

⁶ Taux d’actualisation de 7 %.

Table 3: Training, awareness and orientation costs per seafarer

	Training	Awareness	Orientation	Total
Seafarers with security responsibilities				
Requiring training	\$801 ⁷	0	\$30	\$831
Not requiring training (grandfathered)	0	0	\$30	\$30
Seafarers without security responsibilities				
Requiring training	\$0	\$506 ⁸	\$30	\$536
Not requiring training (grandfathered)	0	0	\$30	\$30
Travel and hospitality (if needed)	\$150	\$150	\$0	

The amendments provide an opportunity for seafarers in service prior to January 1, 2012, to receive their certificates of proficiency without taking the aforementioned training if they can demonstrate to their ship’s master or the duly authorized operator’s representative knowledge and competence in performing their duties. To do so, the master or duly authorized operator’s representative is required to download, print and sign a form confirming that these conditions have been met (taking 10 to 30 minutes per seafarer). Overall, TC estimates that this will result in administrative costs of \$0.1 million, incurred upfront. Additional administrative costs, associated with incremental PAIR and OUMF reporting will be negligible.

Costs of other regulatory provisions are expected to be negligible, as they are designed to

- (a) Align the Regulations with international requirements that have already been implemented by existing facilities or vessels, with no incremental cost expected for these stakeholders:
 - a. Vessel marking; and
 - b. Seafarer shore leave.
- (b) Clarify the Regulations without imposing any additional burden on regulatees:
 - a. Interface with non-regulated Canadian ports and facilities;
 - b. Contravention of provisions designated as violations; and
 - c. Improvement to overall regulatory structure and clarity.
- (c) Provide additional flexibility to regulatees with benefits that are expected to exceed any associated cost:
 - a. Alternative security arrangements;
 - b. Interim ship security certificate validity period;
 - c. Marine facility and port interim statements of compliance.
- (d) Promote greater Canada–United States regulatory alignment, with benefits that are expected to exceed any associated cost:

⁷ Expected total of \$801 = \$500 (cost of session) + \$301 (value of seafarer time).

⁸ Expected total of \$506 = \$325 (cost of session) + \$181 (value of seafarer time).

Tableau 3 : Coûts de formation, de sensibilisation et d’orientation par navigant

	Formation	Sensibilisation	Orientation	Total
Gens de mer ayant des responsabilités en matière de sûreté				
qui doivent suivre une formation	801 \$ ⁷	0	30 \$	831 \$
qui ne doivent pas suivre une formation (bénéficiant d’un droit acquis)	0	0	30 \$	30 \$
Gens de mer n’ayant pas de responsabilités en matière de sûreté				
qui doivent suivre une formation	0 \$	506 \$ ⁸	30 \$	536 \$
qui ne doivent pas suivre une formation (bénéficiant d’un droit acquis)	0	0	30 \$	30 \$
Déplacement et hébergement (s’il y a lieu)	150 \$	150 \$	0 \$	

Les modifications donnent aux gens de mer en poste avant le 1^{er} janvier 2012 une occasion de recevoir leurs certificats d’aptitude sans suivre la formation précitée, s’ils peuvent prouver au capitaine de leur navire ou au représentant dûment autorisé de l’exploitant qu’ils possèdent les connaissances et la compétence nécessaires pour exécuter leurs fonctions. Pour ce faire, le capitaine ou le représentant dûment autorisé de l’exploitant devra télécharger, imprimer et signer un formulaire confirmant que ces conditions ont été respectées (ce qui prend de 10 à 30 minutes par navigant). Dans l’ensemble, TC estime que cette méthode se traduira par des frais d’administration de 0,1 million de dollars qui seront engagés immédiatement. Les frais d’administration additionnels associés aux NPA supplémentaires et aux rapports visant les IMUO seront négligeables.

Les coûts des autres dispositions réglementaires devraient être négligeables, puisqu’elles visent :

- a) à harmoniser le Règlement avec les exigences internationales qui ont déjà été mises en œuvre par les installations ou les bâtiments existants; aucun coût supplémentaire n’est prévu pour ces intervenants :
 - a. marquage des bâtiments;
 - b. congés à terre des gens de mer.
- b) à clarifier le Règlement sans imposer un fardeau supplémentaire aux entités réglementées :
 - a. interface avec des installations et des ports canadiens non réglementés;
 - b. dispositions dont la contravention est qualifiée de violation;
 - c. amélioration de la structure et de la clarté globales du Règlement.
- c) à offrir aux entités réglementaires une souplesse additionnelle et des avantages qui devraient dépasser tous les coûts connexes :
 - a. autres arrangements en matière de sûreté;
 - b. période de validité du certificat de sûreté du navire provisoire;

⁷ Total prévu de 801 \$ = 500 \$ (coût d’une séance) + 301 \$ (valeur du temps du navigant).

⁸ Total prévu de 506 \$ = 325 \$ (coût d’une séance) + 181 \$ (valeur du temps du navigant).

- a. Certain dangerous cargoes; and
- b. Alternative security arrangements.
- (e) Strengthen regulatory oversight without imposing any additional burden on compliant regulatees:
 - a. Suspension and cancellation of marine security documents;
 - b. Review and appeal process for suspension and cancellation of marine security documents;
 - c. Pre-arrival information reporting; and
 - d. Documentation: Certificates of proficiency to be carried on board.
- (f) Bring the Regulations in line with existing security practices at ports, facilities and on vessels, with negligible incremental costs:
 - a. Access control provisions;
 - b. Restricted area identification (vessels);
 - c. Security procedures for occasional-use marine facilities;
 - d. Port security committee meetings; and
 - e. Restricted area signage (marine facilities, OUMFs and ports).

- c. déclarations de conformité provisoires à l'égard d'une installation maritime et d'un port.
- d) à promouvoir une harmonisation réglementaire accrue entre le Canada et les États-Unis; les avantages qui devraient en découler dépasseront tous les coûts connexes :
 - a. certaines cargaisons dangereuses;
 - b. autres arrangements en matière de sûreté.
- e) à renforcer la surveillance réglementaire sans imposer un fardeau additionnel aux entités réglementaires qui sont conformes :
 - a. suspension ou annulation de documents de sûreté maritime;
 - b. processus de révision et d'appel relativement à la suspension ou à l'annulation de documents de sûreté maritime;
 - c. renseignements exigés au préalable;
 - d. documents : certificats d'aptitude devant être à bord.
- f) à rendre le Règlement conforme aux pratiques de sûreté actuellement en place aux ports, aux installations et à bord des bâtiments, avec des coûts supplémentaires négligeables :
 - a. dispositions sur le contrôle de l'accès;
 - b. identification des zones réglementées (bâtiments);
 - c. procédures de sûreté pour les installations maritimes à usage occasionnel;
 - d. réunions du comité de sûreté du port;
 - e. panneaux indiquant les zones réglementées (installations maritimes, IMUO et ports).

Costs to Government

The amendments are not expected to result in significant incremental costs to TC, other government departments or agencies.

Costs to Canadians

The amendments are not expected to have a significant impact on prices, nor any other significant impact on Canadians.

Coûts pour le gouvernement

Les modifications ne devraient pas entraîner de coûts supplémentaires importants pour TC, de même que pour les autres ministères ou organismes du gouvernement.

Coûts pour les Canadiens

Les modifications ne devraient pas entraîner d'incidences importantes sur les prix, pas plus qu'elles n'entraîneront d'incidences importantes pour les Canadiens.

Cost-benefit statement

Costs, Benefits and Distribution		Up-front	2014	2038	Total (Present Value)	Annualized
A. Quantified impacts (in dollars)						
Benefits	Canadians	The benefits of the amendments are expected to significantly exceed the break-even level of \$20.6 million. Estimates from the literature indicate that, if the amendments prevent just one significant act of unlawful interference at a Canadian port, they could result in benefits between \$20 million and \$57 billion.				
Costs	Vessel operators (seafarer training, awareness and orientation costs)	\$5,107,762	\$1,242,540	\$1,463,338	\$20,482,499	\$1,757,614
	Administrative cost: certificates for grandfathered seafarers	\$106,199	\$0	\$0	\$106,199	\$9,113
	PAIR Reporting	\$0	\$27	\$48	\$392	\$34
	Total costs	\$5,213,961	\$1,242,567	\$1,463,386	\$20,589,090	\$1,766,760
Net benefits					Greater than \$0	
B. Qualitative impacts						
Benefits	<ul style="list-style-type: none"> • Improved marine security • Enhanced efficiency and flexibility • Improved international and Canada–United States regulatory harmonization (including meeting international obligations) • Improved regulatory clarity and consistency 					
Costs	<ul style="list-style-type: none"> • The amendments are not expected to result in significant costs to stakeholders beyond the training costs quantified and monetized above. 					

Énoncé des coûts et avantages

Coûts, avantages et distribution		Immédiatement	2014	2038	Total (valeur actualisée)	Sur une base annuelle
A. Incidences quantifiées (en dollars)						
Avantages	Canadiens	Les avantages des modifications devraient dépasser largement le seuil de rentabilité de 20,6 millions de dollars. Les estimations tirées de l'analyse documentaire indiquent que, si les modifications préviennent une seule atteinte illicite importante à un port canadien, elles pourraient se traduire par des avantages de 20 millions à 57 milliards de dollars.				
Coûts	Exploitants de bâtiment (coûts liés à la formation, à la sensibilisation et à l'orientation des gens de mer)	5 107 762 \$	1 242 540 \$	1 463 338 \$	20 482 499 \$	1 757 614 \$
	Frais d'administration : certificats pour les gens de mer bénéficiant de droits acquis	106 199 \$	0 \$	0 \$	106 199 \$	9 113 \$
	Rapport NPA	0 \$	27 \$	48 \$	392 \$	34 \$
	Coûts totaux	5 213 961 \$	1 242 567 \$	1 463 386 \$	20 589 090 \$	1 766 760 \$
Avantages nets					Supérieur à 0 \$	
B. Incidences qualitatives						
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la sûreté maritime • Accroissement de l'efficacité et de la souplesse • Amélioration de l'harmonisation réglementaire internationale et de celle entre le Canada et les États-Unis (y compris le respect des obligations internationales) • Amélioration de la clarté et de l'uniformité de la réglementation 					
Coûts	<ul style="list-style-type: none"> • Les modifications ne devraient pas entraîner de coûts considérables pour les intervenants au-delà des coûts de formation quantifiés et monétarisés ci-dessus. 					

8. "One-for-One" Rule

Transport Canada has considered the potential impacts of all provisions of the amendments on administrative burden, and has monetized that burden for the purposes of the Government of Canada's "One-for-One" Rule.

In order to provide the flexibility of grandfathering existing seafarers and the associated cost savings, and enable the enforcement of training provisions of the Regulations, the amendments will require vessel masters or the duly authorized operator's representative to download and complete certification forms for grandfathered seafarers. TC estimates that 6 398 certification forms will be completed up-front, an exercise which would require 20 minutes per form, with an average hourly loaded wage of \$49.80. Other provisions — pre-arrival information reporting and submission of security procedures by OUMFs — are expected to have a negligible impact on administrative burden. The results reported in the CBA were converted to align with TBS "One-for-One" reporting requirements.⁹ TC estimates that the amendments would introduce a total annualized administrative burden of \$13,550, or \$323 for each of the 42 operators.

9. Small business lens

The Amendments were designed to strengthen seafarer security training requirements, ensuring that seafarers are more alert to security risks and better prepared in the event of a security incident. In addition, the amendments ensure that Canada meets its international obligations under the IMO, without imposing an unreasonable or disproportionate burden on small business.

⁹ The "One-for-One" calculation uses a ten-year period of analysis, with costs in 2012 dollars, and discounts the total back to 2012 (from 2014).

8. Règle du « un pour un »

Transports Canada a examiné les incidences éventuelles de toutes les dispositions des modifications sur le fardeau administratif et il a monétarisé ce fardeau pour les besoins de la règle du « un pour un » du gouvernement du Canada.

Pour offrir la souplesse nécessaire liée au respect des droits acquis des gens de mer en poste et aux économies de coût connexes, de même que pour permettre l'application des dispositions relatives à la formation prévues au Règlement, les modifications obligeront les capitaines des bâtiments ou le représentant dûment autorisé de l'exploitant à télécharger et à remplir les formulaires de certification pour les gens de mer bénéficiant de droits acquis. TC estime que 6 398 formulaires de certification seront remplis immédiatement, un exercice qui prendrait 20 minutes par formulaire, au salaire moyen horaire de 49,80 \$. Les autres dispositions, c'est-à-dire les renseignements exigés au préalable et la présentation des procédures de sûreté par les IMUO, devraient avoir une incidence négligeable sur le fardeau administratif. Les résultats présentés dans l'ACA ont été convertis afin de cadrer avec les exigences du SCT en matière de production de rapports visant la règle du « un pour un »⁹. TC estime que les modifications pourraient présenter un fardeau administratif total annualisé de 13 550 \$ ou de 323 \$ pour chacun des 42 exploitants.

9. Lentille des petites entreprises

Les modifications ont été conçues pour améliorer les exigences de formation sur la sûreté visant les gens de mer afin que ces derniers soient plus vigilants à l'égard des risques de sûreté et mieux préparés en cas d'incident de sûreté. De plus, les modifications veillent à ce que le Canada respecte ses obligations internationales exigées par l'OMI sans imposer un fardeau déraisonnable ou disproportionné aux petites entreprises.

⁹ La règle du « un pour un » est calculée en fonction d'une analyse menée sur une période de dix ans. Les coûts sont indiqués en dollars de 2012, et l'actualisation doit être faite en fonction de 2012 (à partir de 2014).

TC initially considered a proposal that would have required all seafarers (including experienced seafarers) to receive marine security training, an option that would have significantly increased costs to their employers (vessel owner/operators).

In response, TC developed a less costly option (the amendments), whereby seafarers at work prior to January 1, 2012, with appropriate awareness of security issues and procedures, could receive certificates of proficiency based on the recommendation of their vessel's master or the duly authorized operator's representative. In this way, compliance costs will be limited to those seafarers in need of security training (including new seafarers), and the overall burden on vessel operators would be reduced by 17% relative to the initial option. Further, costs to individual vessel operators would be proportionate to the size of their operations and the number of seafarers employed. This option was developed for all business in mind affected by the new international security training requirements.

10. Consultation

Consultations with industry stakeholders, other government departments, and departmental colleagues have taken place across the country since 2009, which produced an extensive volume of amendments. In late 2010, after reviewing this vast amount of input, TC decided to proceed with the amendments in phases to allow for a more manageable approach within a reasonable time frame. This regulatory package constitutes Phase 1, which focuses on priorities, such as IMO requirements, harmonizing, where possible, with the U.S. regulatory regime and addressing interpretation issues and regulatory gaps that do not require substantial policy or program development. Those recommended amendments that demand further in-depth policy and program development will be considered for further regulatory work.

Key participants in the consultation process included vessel operators, marine facility operators, port administrators, industry associations and labour groups. Stakeholder groups have been consulted throughout the development of the amendments to the Regulations through various mechanisms, including face-to-face meetings, teleconferences, direct mail consultations and industry surveys to gauge costs associated with the amendments and levels of conformity of security practices already being done by industry. As an official forum, TC has informed, engaged and consulted key participants at the biannual national Canadian Marine Advisory Council (CMAC) meetings, with the November 2011 meeting being the final consultation session on the amendments to the Regulations. A regulatory update on key amendments was further provided at the spring 2012 CMAC meeting.

During consultations on the amendments to the Regulations, Canadian industry made it clear that any change that will lower costs, minimize administrative burden and improve its ability to conduct business will be welcome. TC recognizes the challenges and limitations that the Regulations can impose on industry, and ensured that industry was fully engaged in the amendments to the Regulations. As a result, stakeholder feedback and recommendations contributed to many new and amended provisions, such as

À l'origine, TC avait pris en considération une proposition qui aurait obligé tous les gens de mer (y compris les gens de mer expérimentés) à suivre une formation en matière de sûreté maritime, une option qui aurait entraîné une importante augmentation des coûts pour leurs employeurs (propriétaires/exploitants de bâtiment).

Par conséquent, TC a élaboré une option moins coûteuse (les modifications) selon laquelle les gens de mer en poste avant le 1^{er} janvier 2012 et possédant une bonne connaissance des enjeux et des procédures de sûreté, pourraient recevoir un certificat d'aptitude en fonction de la recommandation du capitaine de leur bâtiment ou du représentant dûment autorisé de l'exploitant. Ainsi, les coûts associés à la conformité ne s'appliqueraient qu'aux gens de mer devant suivre une formation sur la sûreté (y compris les nouveaux gens de mer), et le fardeau global imposé aux exploitants de bâtiment serait réduit de 17 % par rapport à la première option. En outre, les coûts pour chaque exploitant de bâtiment seraient proportionnels à la taille de leurs activités et au nombre de gens de mer employés. Cette option a été élaborée à l'intention de toutes les entreprises visées par les nouvelles exigences internationales en matière de formation sur la sûreté.

10. Consultation

Des consultations auprès d'intervenants de l'industrie, d'autres ministères et de collègues ministériels ont eu lieu partout au pays depuis 2009, ce qui a donné un nombre impressionnant de modifications. À la fin de 2010, après avoir examiné ce nombre important de données, TC a décidé de procéder aux modifications par phase afin de pouvoir adopter une approche plus gérable dans un délai raisonnable. Cet ensemble réglementaire représente la phase 1, qui met l'accent sur les priorités, comme les exigences de l'OMI, l'harmonisation, dans la mesure du possible, avec le régime réglementaire des États-Unis et la correction des problèmes d'interprétation et des lacunes réglementaires qui ne nécessitent pas une élaboration approfondie de politiques ou de programmes. Les modifications recommandées qui nécessitent des activités approfondies d'élaboration de politiques et de programmes seront considérées dans le cadre d'autres travaux de réglementation.

Les exploitants de bâtiment, les exploitants d'installation maritime, les organismes portuaires, les associations de l'industrie et les groupes syndicaux sont quelques-uns des participants clés au processus de consultation. Des groupes d'intervenants ont été consultés tout au long de l'élaboration des modifications au Règlement grâce à divers mécanismes, notamment des rencontres en personne, des téléconférences, des consultations par courrier direct et des sondages auprès de l'industrie pour évaluer les coûts associés aux modifications et le niveau de conformité des pratiques de sûreté déjà adoptées par l'industrie. En tant que tribune officielle, TC a informé, mobilisé et consulté les principaux intervenants aux réunions semestrielles du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) à l'échelle nationale. La réunion de novembre 2011 a constitué la séance de consultation finale sur les modifications au Règlement. Une mise à jour réglementaire des principales modifications a par la suite été fournie lors de la réunion du CCMC tenue au printemps 2012.

Pendant les consultations sur les modifications au Règlement, l'industrie canadienne a clairement indiqué que tout changement qui permettra de réduire les coûts, de minimiser le fardeau administratif et d'améliorer sa capacité à mener ses activités sera le bienvenu. TC reconnaît les difficultés et les limites que le Règlement peut imposer à l'industrie et il s'est assuré qu'elle participait pleinement aux modifications au Règlement. Par conséquent, la rétroaction et les recommandations des intervenants ont contribué

introducing the flexibility to enter into ASA with other contracting states, harmonizing the list of CDC with the United States, clarifying through the Regulations that Canadian-flagged vessels may interface with non-regulated ports and facilities while on a domestic voyage and allowing for an interim statement of compliance for a ship or marine facility security certificate pending a TC inspection.

Transport Canada consulted with industry stakeholders regarding the additional administrative costs associated with the vessel master or duly authorized operator's representative completing certification forms for grandfathered seafarers. Stakeholders acknowledged the additional administrative cost as the cost of doing business and to remain competitive internationally. Without this flexibility, the alternative will require all seafarers regardless of sea service time to take the in-class training, which will result in higher training costs for vessel operators.

Stakeholders further requested that TC develop guidance material to assist the marine industry in understanding its regulatory responsibilities on some of the amendments to the Regulations, in particular, the new IMO training requirements and the amendment to clarify that Canadian-flagged vessels may interface with non-regulated ports and facilities while on a domestic voyage or the domestic portion of an international voyage.

Consultation following publication in the *Canada Gazette*, Part I

This regulatory package was published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 27, 2013, followed by a 60-day public comment period, during which time four written submissions were received from stakeholders. The following is a summary of the stakeholder's comments and TC's response:

One stakeholder suggested that the authority to sign the *Testimonial of Security Duties Performed* be extended to include the Company Representative in addition to the master of the vessel. This suggestion is addressed through the Transport Canada Marine Security Operations Bulletin 2013-003, dated November 2013, which articulates that a master on board the vessel or the duly authorized operator's representative in the performance of his or her security duties can fill, sign, date and stamp with the vessel's stamp or with the operator's stamp as appropriate, a testimonial.

Many of the comments from the stakeholders were seeking guidance material and clarification regarding the new STCW security training requirements for vessel personnel with and without security responsibilities. In spring 2012, the Marine Security Program issued an operational bulletin to all stakeholders regarding the new security training requirements. Further guidance material is planned regarding the process to complete the *Testimonial of Security Duties Performed* for those seafarers that have sea service prior to January 1, 2012. The guidance material is designed to clarify requirements and expectations in order to assist vessel operators in their implementation.

à bon nombre des dispositions nouvelles et modifiées, comme la souplesse liée à la conclusion d'AAS avec d'autres États contractants, l'harmonisation de la liste de CCD avec celle des États-Unis, la clarification tout au long du Règlement que les bâtiments battant pavillon canadien pouvaient avoir une interface avec des installations et des ports non réglementés lorsqu'ils effectuent un voyage intérieur et l'autorisation de détenir une déclaration de conformité provisoire pour un certificat de sûreté d'un navire ou d'une installation maritime en attendant la réalisation d'une inspection de TC.

Transports Canada a consulté des intervenants de l'industrie relativement aux frais d'administration additionnels associés au fait que les capitaines de bâtiment ou le représentant dûment autorisé de l'exploitant doivent remplir les formulaires de certification pour les gens de mer bénéficiant de droits acquis. Les intervenants ont reconnu les frais d'administration additionnels comme étant le coût à payer pour faire des affaires et demeurer concurrentiels à l'échelle internationale. Sans cette souplesse, la solution de rechange consistera à exiger que tous les gens de mer, peu importe le temps de service en mer accumulé, suivent la formation en classe, ce qui entraînera une augmentation des coûts de formation pour les exploitants de bâtiment.

Les intervenants ont aussi demandé que TC élabore des documents d'orientation pour aider l'industrie maritime à comprendre ses responsabilités réglementaires liées à certaines des modifications au Règlement, notamment les nouvelles exigences de formation de l'OMI et la modification visant à clarifier que les bâtiments battant pavillon canadien peuvent avoir une interface avec des installations et des ports non réglementés lorsqu'ils effectuent un voyage intérieur ou la partie intérieure d'un voyage international.

Consultation suivant la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

Cet ensemble réglementaire a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 27 avril 2013. La publication a été suivie d'une période de commentaires publics de 60 jours au cours de laquelle quatre présentations écrites ont été soumises par des intervenants. Voici un résumé des commentaires des intervenants et de la réponse fournie par TC :

Un intervenant a suggéré que le pouvoir de signer l'*Attestation des fonctions de sûreté exercées* soit élargi pour inclure le représentant de la compagnie en plus du capitaine du bâtiment. Le Bulletin opérationnel de sûreté maritime 2013-003 de Transports Canada, qui date de novembre 2013, traite de cette suggestion et précise qu'un capitaine à bord d'un bâtiment ou le représentant dûment autorisé de l'exploitant dans l'exercice de ses fonctions de sûreté peut remplir, signer, dater et estampiller une attestation avec l'estampille du bâtiment ou l'estampille de l'exploitant, selon le cas.

Bon nombre de commentaires formulés par les intervenants visaient à obtenir des documents d'orientation et des précisions au sujet des nouvelles exigences de formation de la Convention STCW sur la sûreté visant le personnel de bâtiment ayant des responsabilités en matière de sûreté ou non. Au printemps 2012, les responsables du Programme de sûreté maritime ont publié un bulletin opérationnel pour tous les intervenants. Ce document aborde les nouvelles exigences en matière de formation sur la sûreté. Il est prévu qu'un autre document d'orientation sur le processus à suivre pour remplir l'*Attestation des fonctions de sûreté exercées* soit fourni aux gens de mer qui ont commencé un service en mer avant le 1^{er} janvier 2012. Ce document d'orientation vise à préciser les exigences et les attentes afin d'aider les exploitants de bâtiment à les appliquer.

To ensure the seafarer testimonial process is clearly articulated, additional changes have been made to the amending Regulations following publication in *Canada Gazette*, Part I. These modifications, which have been communicated to industry during recent CMAC consultations and various other industry meetings, set out July 1, 2014, as the termination date for the validity period of the testimonial provisions while specifying the qualifying sea service must have commenced before January 1, 2012, and have concluded by January 1, 2014. Moreover, as a housekeeping measure proposed subsections 213(2) to (3) and subsections 214(2) to (3), which were included in the prepublished version of the Regulations and which would have concluded January 1, 2014, are removed as they are now expired.

One stakeholder questioned the estimated costs associated with the training requirements and wanted to know how TC arrived at the figures. The data noted in the cost benefit analysis is due in part from input from stakeholders as a result of a questionnaire sent out by MSP to stakeholders to gauge their estimated cost associated with the new training requirements. The data was validated by the MSP using historical cost data for the security portion of the training conducted by the recognized training institution. It should be noted that the message that TC heard throughout consultations with stakeholders, is that the cost associated with the new international training requirements, is the cost of doing business with Canada's international partners, hence stakeholders are supportive of the amendment to align with the new international security training standards.

One stakeholder generally supported the amendments with respect to further aligning regulatory approaches with the United States (U.S.), but wished it went further. Canada continues to work with the U.S. to better align our regulatory approaches. The joint Regulatory Cooperation Council was created to do just that. Future regulatory work may include additional regulatory cooperation security measures between Canada and the U.S.

It should be noted that some of the comments were outside the scope of the current proposal. However, they have been noted and will be subject to further analysis and possible consideration for future regulatory work.

11. Regulatory cooperation

In February 2011, Canada and the United States announced the creation of the joint Regulatory Cooperation Council (RCC) to better align our regulatory approaches. The main goal of the RCC is to make it easier for Canadian and American firms to do business on both sides of the border without compromising safety or security.

The RCC established a Canada-United States joint working group that serves as the principal binational forum for Canadian and American discussion and cooperation. The working group addressed issues related to the safety and security of vessels in order to eliminate the duplication of regulatory program efforts and

Des modifications supplémentaires ont été apportées au règlement modificatif à la suite de la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* pour veiller à ce que le processus d'attestation d'un navigant soit clairement énoncé. Ces modifications, qui ont été communiquées à l'industrie lors des consultations menées récemment par le CCMC et dans le cadre de diverses autres rencontres avec l'industrie, établissent le 1^{er} juillet 2014 comme la date de la fin de la période de validité des dispositions visant les attestations tout en précisant que le service en mer admissible doit avoir été commencé avant le 1^{er} janvier 2012 et s'être terminé avant le 1^{er} janvier 2014. De plus, comme mesure d'ordre administratif, les paragraphes 213(2) à (3) et 214(2) à (3) proposés, qui ont été inclus dans la version du Règlement publiée préalablement, ont cessé d'être en vigueur le 1^{er} janvier 2014 et ont donc été supprimés étant donné qu'ils sont maintenant échus.

Un intervenant a posé des questions sur les coûts estimés des exigences relatives à la formation et voulait savoir comment TC est parvenu à ces chiffres. Les données indiquées dans l'analyse coûts-avantages découlent en partie de la rétroaction formulée par les intervenants dans le cadre d'un questionnaire que leur ont envoyé les responsables du PSM afin d'évaluer leur coût estimatif lié aux nouvelles exigences en matière de formation. Les données ont été validées par les responsables du PSM en fonction des données historiques sur les coûts pour la partie sur la sûreté de la formation donnée par l'établissement de formation reconnu. Il convient de noter que le message entendu par TC dans le cadre des consultations avec les intervenants est que le coût lié aux nouvelles exigences internationales en matière de formation est le prix à payer pour faire des affaires avec les partenaires internationaux du Canada. Par conséquent, les intervenants appuient la modification visant à assurer une harmonisation avec les nouvelles normes internationales en matière de formation sur la sûreté.

Un intervenant a dit qu'il appuyait dans l'ensemble les modifications visant à harmoniser davantage les approches réglementaires du Canada avec celles des États-Unis, mais a indiqué qu'il aurait aimé qu'elles soient plus approfondies. Le Canada continue de collaborer avec les États-Unis pour mieux harmoniser les approches des deux pays. Le Conseil de coopération mixte en matière de réglementation a été créé pour y parvenir. Les travaux futurs de réglementation pourraient comprendre des mesures de sûreté supplémentaires sur la coopération en matière de réglementation entre le Canada et les É.-U.

Il convient de noter que certains commentaires ne s'appliquent pas à la portée de la proposition actuelle. Ils ont cependant été notés et feront l'objet d'une analyse approfondie. Ils seront peut-être pris en considération dans le cadre des activités de réglementation à venir.

11. Coopération en matière de réglementation

En février 2011, le Canada et les États-Unis ont annoncé la création du Conseil de coopération mixte en matière de réglementation (CCR) pour mieux harmoniser les approches réglementaires des deux pays. Le CCR a pour objectif principal de faciliter les échanges commerciaux de part et d'autre de la frontière pour les entreprises canadiennes et américaines sans compromettre la sécurité ou la sûreté.

Le CCR a établi un groupe de travail Canada-États-Unis mixte qui agit à titre de principale tribune binationale pour la discussion et la coopération entre le Canada et les États-Unis. Le groupe de travail aborde des questions liées à la sécurité et à la sûreté des bâtiments afin d'éliminer le chevauchement des efforts du

impediments to trade, where appropriate. The amendments to the Regulations include two regulatory cooperation activities:

- aligning the Canadian list of certain dangerous cargoes (CDC) with that of the United States; and
- adding the flexibility in the Regulations to enter into alternative security arrangements (ASA) with the United States and other countries.

12. Rationale

The amendments to the Regulations have been undertaken after consultations with stakeholders to further align the regulatory framework with the ever-changing security environment that the marine community faces domestically and internationally. As security threats and security innovations are constantly evolving, it is important that the marine security regulatory environment be nimble to encourage continuous improvement and to counter those threats. Therefore, the amendments are addressing many regulatory gaps and are aligning with security practices that have been implemented by the majority of the marine security community. Given that baseline conformity is already high, the incremental impact on marine security is considered to be negligible.

Rationale for adopting new IMO requirements

Canada, as a member state of the IMO, is expected to conform to the new international standards. Taking this action further harmonizes Canada's international obligations and competitiveness, and ensures that Canada does not lose credibility internationally. Furthermore, conformity will result in a seafarer community that is more alert to security risks, and better prepared in the event of a security incident. The costs to seafarers and/or vessel operators will be \$20.6 million over 25 years, with the vessel operators experiencing the majority of the cost for enhancing seafarer security training requirements. The vessel community accepts the changes as part of doing business with Canada's international partners.

Rationale for further harmonizing the Canadian marine security regulatory regime with that of the United States

With the creation of the Regulatory Cooperation Council, Canada and the United States have taken the next step in working together to better align their marine security regulatory approaches. The two amendments with respect to adding the flexibility to enter into ASA with other IMO member states and aligning the list of Canadian CDC with the CDC list of the U.S. were inspired by this Canada–United States joint initiative. Taking this regulatory action will result in increased efficiencies, eliminate the duplication of regulatory program efforts and eliminate impediments to trade without compromising marine security across the U.S. and Canadian marine border. The amendments may benefit the competitiveness of some Canadian firms, in particular tugs and barges operating on Canada's west coast, which are impacted by the misalignment of the CDC lists. Impacts on domestic and international trade are expected to be low but positive.

programme de réglementation et les obstacles au commerce, le cas échéant. Les modifications au Règlement comprennent deux activités de coopération en matière de réglementation :

- harmoniser la liste canadienne de certaines cargaisons dangereuses (CCD) avec celle des États-Unis;
- ajouter au Règlement la souplesse nécessaire pour conclure d'autres arrangements en matière de sûreté (AAS) avec les États-Unis et d'autres pays.

12. Justification

Les modifications au Règlement ont été entreprises après les consultations auprès des intervenants pour harmoniser davantage le cadre de réglementation avec l'environnement de sûreté en constante évolution auquel fait face la communauté maritime à l'échelle nationale et internationale. Puisque les menaces et les innovations liées à la sûreté évoluent constamment, il est important que l'environnement réglementaire en matière de sûreté maritime soit souple pour encourager l'amélioration continue et contrer ces menaces. Par conséquent, les modifications permettent de corriger bon nombre des lacunes réglementaires et s'harmonisent avec les pratiques de sûreté qui ont été mises en œuvre par la plupart des intervenants du secteur de la sûreté maritime. Étant donné que la conformité de base est déjà élevée, l'incidence additionnelle sur la sûreté maritime est jugée comme étant négligeable.

Justification pour adopter les nouvelles exigences de l'OMI

Le Canada, à titre d'État membre de l'OMI, doit se conformer aux nouvelles normes internationales. En agissant de la sorte, le Canada assure une harmonisation accrue avec ses obligations internationales et sa compétitivité et veille à ne pas perdre de crédibilité à l'échelle internationale. De plus, la conformité se traduira par une communauté de gens de mer qui est plus vigilante face aux risques de sûreté et mieux préparée en cas d'incident de sûreté. Les coûts pour les gens de mer ou les exploitants de bâtiment totaliseront 20,6 millions de dollars sur 25 ans, et les exploitants de bâtiment assumeront la plupart des coûts liés au renforcement des exigences de formation sur la sûreté visant les gens de mer. La communauté des bâtiments accepte les changements comme faisant partie des coûts à payer pour faire des affaires avec les partenaires internationaux du Canada.

Justification pour harmoniser davantage le régime de réglementation du Canada en matière de sûreté maritime avec celui des États-Unis

Grâce à la création du Conseil de coopération en matière de réglementation, le Canada et les États-Unis ont franchi une autre étape dans le processus de collaboration pour mieux harmoniser leurs approches réglementaires en matière de sûreté maritime. Les deux modifications relatives à l'ajout de la souplesse nécessaire pour conclure d'AAS avec d'autres États membres de l'OMI et à l'harmonisation de la liste canadienne de CCD avec celle des États-Unis ont été inspirées par cette initiative conjointe entre le Canada et les États-Unis. Cette mesure réglementaire assurera que les gains d'efficacité seront accrus et que le chevauchement des efforts du programme de réglementation et les obstacles au commerce seront éliminés sans compromettre la sûreté maritime à la frontière maritime canado-américaine. Les modifications pourraient favoriser la compétitivité de certaines entreprises canadiennes, notamment les remorqueurs et les chalands qui naviguent sur la côte Ouest du Canada, lesquelles sont touchées par le problème de décalage entre les listes de CCD. Les incidences sur le commerce national et international devraient être faibles, mais positives.

Rationale for allowing Canadian-flagged vessels to interface with non-regulated marine facilities

The amendment to clarify that Canadian-flagged vessels may interface with non-regulated marine facilities is a direct result of stakeholder input and the Government's Red Tape Reduction Commission initiative. Moreover, the amendment clarifies Canada's marine security regime, which is centred on securing vessels, ports and marine facilities involved in international voyages. It is expected that the amendment will have no negative impact on the security of Canadians, as it will be aligned with Canada's risk-based approach to securing its marine transportation system.

Taking this action is expected to result in an increase in the number of such interfaces, improving efficiency, reducing regulatory burden by giving vessel operators the flexibility to choose to interface with either a regulated or non-regulated marine facility based on their business needs, and providing potential cost savings for vessel operators.

Overall, the amendments will result in a range of benefits to stakeholders, including improved clarity and consistency, international harmonization, and enhanced efficiency and flexibility, which support a well-functioning marine security system. TC expects that the value of these benefits will significantly exceed the costs (\$20.6 million) over 25 years, and that the annualized costs (\$1.8 million) will not impose a significant burden on an industry with an average annual GDP from 2002 to 2011 of \$1.1 billion.¹⁰ If the amendments prevent just one significant act of unlawful interference at a large Canadian port, they could result in benefits ranging between \$20 million and \$57 billion.

The amendments support the Government's overall strategy to promote a safe, secure and efficient transportation system that contributes to Canada's economic development and security objectives. Excluding the costs associated with the seafarer security training requirements, the provisions are not expected to result in significant incremental costs.

13. Implementation and enforcement

Transport Canada provides rigorous oversight and enforcement of the *Marine Transportation Security Act* and its related legislative instruments through a national network of marine security inspectors.

During implementation, Transport Canada will use a graduated compliance and enforcement approach with respect to the amendments to the Regulations. TC is planning to issue guidance material and operational bulletins to industry stakeholders to ensure a well-coordinated and efficient implementation of, in particular, the new IMO training requirements for seafarers and the amendment regarding Canadian-flagged vessels interfacing with a non-regulated marine facility when operating on the domestic portion of an international voyage. Furthermore, TC regional inspectors have been involved in developing the amendments to the Regulations and will receive training to update their TC marine security

Justification pour permettre aux bâtiments battant pavillon canadien d'avoir une interface avec des installations maritimes non réglementées

La modification visant à clarifier que les bâtiments battant pavillon canadien peuvent avoir une interface avec des installations maritimes non réglementées est un résultat direct de la contribution des intervenants et de l'initiative de la Commission sur la réduction de la paperasse du gouvernement. De plus, la modification clarifie le régime de sûreté maritime du Canada, qui se concentre sur la sûreté des bâtiments, des ports et des installations maritimes qui jouent un rôle dans le contexte des voyages internationaux. On prévoit que la modification n'aura aucune incidence négative sur la sûreté des Canadiens, puisqu'elle sera harmonisée avec l'approche fondée sur les risques du Canada visant à assurer la sûreté de son réseau de transport maritime.

Grâce à cette mesure, le nombre de ces interfaces devrait augmenter, ce qui améliorerait l'efficacité, réduirait le fardeau réglementaire en donnant aux exploitants de bâtiment la possibilité de choisir d'avoir une interface avec une installation maritime réglementée ou non réglementée, selon leurs besoins opérationnels, et permettrait aux exploitants de bâtiment de réaliser des économies de coût potentielles.

Dans l'ensemble, les modifications présenteront divers avantages pour les intervenants, notamment l'amélioration de la clarté et de l'uniformité, l'harmonisation internationale et l'amélioration de l'efficacité et de la souplesse qui appuient un réseau de sûreté maritime qui fonctionne bien. TC prévoit que la valeur de ces avantages dépassera largement les coûts (20,6 millions de dollars) sur 25 ans, et que les coûts annualisés (1,8 million de dollars) n'imposeront pas un important fardeau à l'industrie, qui a généré un PIB annuel moyen de 2002 à 2011 de 1,1 milliard de dollars¹⁰. Si les modifications préviennent une seule atteinte illicite importante dans un grand port canadien, elles pourraient rapporter des avantages de 20 millions à 57 milliards de dollars.

Les modifications viennent appuyer la stratégie globale du gouvernement visant à promouvoir un réseau de transport sécuritaire, sûr et efficace qui contribue au développement économique et aux objectifs de sûreté du Canada. À l'exception des coûts associés aux exigences de formation sur la sûreté visant les gens de mer, les dispositions ne devraient pas entraîner des coûts supplémentaires considérables.

13. Mise en œuvre et application

Transports Canada exerce une surveillance et une application rigoureuses de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et des instruments législatifs afférents grâce à un réseau national d'inspecteurs de la sûreté maritime.

Pendant la mise en œuvre, Transports Canada utilisera une approche de conformité et d'application graduelle relativement aux modifications au Règlement. TC prévoit publier des documents d'orientation et des bulletins opérationnels à l'intention des intervenants de l'industrie pour assurer une mise en œuvre bien coordonnée et efficace des nouvelles exigences de formation de l'OMI pour les gens de mer et de la modification concernant les bâtiments battant pavillon canadien qui ont une interface avec une installation maritime non réglementée lorsqu'ils effectuent la partie intérieure d'un voyage international. De plus, les inspecteurs régionaux de TC ont participé à l'élaboration des modifications au Règlement et

¹⁰ Statistics Canada, Table 379-0027 — Gross Domestic Product (GDP) at basic prices, Water Transportation, retrieved March 7, 2012.

¹⁰ Statistique Canada, Tableau 379-0027 — Produit intérieur brut aux prix de base, transport par eau, consulté le 7 mars 2012.

inspector credentials with respect to the amendments to the Regulations.

New IMO requirements

On August 26, 2011, the IMO confirmed with all member states that the new STCW amendments to the STCW Code regarding the training and certification standards for vessel personnel with or without security responsibilities will come into force on January 1, 2012.

Given the short implementation time frames associated with the new IMO requirements, TC issued a Marine Security Operations Bulletin (MSOB) to advise industry to comply with the newly proposed STCW requirements by January 1, 2012. The MSOB provides industry with implementation procedures regarding the new IMO requirements, including the availability of transitional provisions for vessel personnel who have sea services before January 1, 2012.

Enforcement and compliance

Transport Canada's goal is to create a fair and equitable compliance and enforcement environment that allows industry to take corrective actions first. Resorting to alternative enforcement actions in the absence of any such actions is not the preferred solution, but will be used, if necessary. TC also conducts education and awareness activities with stakeholders in order to encourage comprehension of the Regulations and ensure individual responsibilities are understood, thereby promoting voluntary compliance.

The enforcement of these amendments will be done through the compliance and enforcement regime set out in the *Marine Transportation Security Act* (MTSA) and Regulations. Sanctions for non-compliance will be administered under section 32 of the MTSA and Part 6 of the Regulations. When compliance is not achieved on a voluntary basis or where there are flagrant violations, enforcement action may be taken in the form of administrative monetary penalties (AMP) or the suspension or the cancellation of a marine security document.

In addition, security inspectors will be informed of their new duties through Transport Canada's proposed Inspection and Enforcement Manual, setting out Transport Canada's enforcement policy and procedures and how best to respond to non-compliant behaviour.

The compliance and enforcement of the amendments to the Regulations will not require additional resources and monitoring to ensure compliance, as security inspectors will monitor compliance as part of the current inspection and oversight regime.

14. Performance measurement and evaluation

Transport Canada recognizes that the results of security regulations are difficult to measure because they pertain mainly to detection and prevention. However, improvements in security performance should be evident with the implementation of the IMO security training requirements that require vessel personnel with or without security responsibility to hold a certificate of proficiency. It would result in a seafarer community that is more alert to security risks, and better prepared in the event of a security incident.

recevront une formation pour mettre à niveau leurs titres de compétence d'inspecteur de la sûreté maritime de TC relativement aux modifications au Règlement.

Nouvelles exigences de l'OMI

Le 26 août 2011, l'OMI a confirmé à tous les États membres que les modifications au Code STCW relativement aux normes de formation et de certification à l'intention du personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2012.

Compte tenu du court délai de mise en œuvre associé aux nouvelles exigences de l'OMI, TC a publié un Bulletin opérationnel de sûreté maritime (BOSM) pour informer l'industrie qu'elle devait se conformer aux nouvelles exigences proposées ayant trait au Code STCW avant le 1^{er} janvier 2012. Le BOSM fournit à l'industrie des procédures de mise en œuvre concernant les nouvelles exigences de l'OMI, y compris l'accessibilité à des dispositions transitoires pour le personnel du bâtiment qui a effectué un service en mer avant le 1^{er} janvier 2012.

Application et conformité

Transports Canada a pour but de créer un environnement de conformité et d'application juste et équitable permettant à l'industrie de prendre d'abord des mesures correctives. Le recours à des mesures d'application de rechange, en l'absence de mesures correctives, n'est pas la solution privilégiée, mais il sera utilisé au besoin. TC coordonne également des activités d'éducation et de sensibilisation avec les intervenants afin d'encourager la compréhension du Règlement et de s'assurer que les responsabilités individuelles sont comprises, favorisant ainsi la conformité volontaire.

L'application de ces modifications se fera au moyen du régime de conformité et d'application énoncé dans la *Loi sur la sûreté du transport maritime* (LSTM) et dans son règlement afférent. Les sanctions liées au cas de non-conformité seront gérées en vertu de l'article 32 de la LSTM et de la partie 6 du Règlement. Lorsque la conformité n'est pas obtenue sur une base volontaire ou lorsque des infractions flagrantes sont commises, on peut prendre des mesures d'application sous la forme de sanctions administratives pécuniaires (SAP) ou de suspension ou d'annulation d'un document de sûreté maritime.

De plus, les inspecteurs de la sûreté seront informés de leurs nouvelles fonctions au moyen du Guide d'inspection et de mise en application proposé de Transports Canada, lequel énonce la politique et les procédures de mise en application de Transports Canada ainsi que la meilleure manière de réagir à un comportement non conforme.

La conformité et l'application des modifications au Règlement ne nécessiteront pas de ressources et de surveillance additionnelles pour en assurer la conformité puisque les inspecteurs de la sûreté surveilleront la conformité dans le cadre du régime actuel d'inspection et de surveillance.

14. Mesure de rendement et évaluation

Transports Canada reconnaît que les résultats du Règlement en matière de sûreté sont difficiles à quantifier parce qu'ils font principalement partie de la détection et de la prévention. Toutefois, les améliorations en matière de rendement de la sûreté devraient être évidentes en raison de la mise en œuvre des exigences de formation en matière de sûreté de l'OMI, lesquelles requièrent que le personnel du bâtiment ayant ou n'ayant pas de responsabilités de sûreté soit titulaire d'un certificat d'aptitude. De ce fait, la communauté

Additionally, TC will be looking to the marine community to provide further information on whether the amendments to the Regulations have made noticeable improvements to security in their facilities.

With respect to vessel operators implementing the new IMO seafarer training requirements, the expected outcomes after implementation and beyond are:

- vessel personnel have increased capacity and capability to address security threats, risk and incidents; and
- Canadian-flagged vessels operate in a manner that is consistent with international marine security practices and standards.

Furthermore, TC plans to conduct periodic surveys aimed at a sampling of the Canadian-flagged fleet and regulated Canadian ports and marine facilities to measure the performance on Canadian-flagged vessels interfacing with unregulated facilities during a domestic voyage or the domestic portion of an international voyage.

In general, TC intends to use evidence-based analysis, through monitoring and tracking of enforcement results, to identify if the intended results of the Regulations are being achieved.

15. Contact

Stéphane Doucet
Chief
Regulatory Issues (AMSXB)
Legislative, Regulatory and International Affairs
Marine Safety and Security
Transport Canada
Place de Ville, Tower B, 14th Floor, Room 1435
112 Kent Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-993-5051
Fax: 613-993-3906
Email: Stephane.Doucet@tc.gc.ca

des gens de mer sera plus vigilante face aux risques de sûreté et mieux préparée en cas d'incident de sûreté.

De plus, TC se tournera vers la communauté maritime pour savoir si les modifications au Règlement ont amélioré de manière évidente la sûreté de ses installations.

En ce qui concerne les exploitants de bâtiment qui mettent en œuvre les nouvelles exigences de formation de l'OMI visant les gens de mer, les résultats prévus après la mise en œuvre et par la suite sont les suivants :

- le personnel du bâtiment est plus apte à faire face aux menaces contre la sûreté, aux risques de sûreté et aux incidents de sûreté;
- les bâtiments battant pavillon canadien sont exploités d'une manière conforme aux pratiques et aux normes internationales en matière de sûreté maritime.

En outre, TC prévoit mener des sondages périodiques visant un échantillon de la flotte battant pavillon canadien et des installations maritimes et des ports canadiens réglementés pour évaluer le rendement des bâtiments battant pavillon canadien qui ont une interface avec des installations non réglementées lorsqu'ils effectuent un voyage intérieur ou la partie intérieure d'un voyage international.

En règle générale, TC a l'intention d'utiliser une analyse fondée sur des preuves, par la surveillance et le suivi des résultats de l'application de la loi, pour déterminer si les résultats escomptés du Règlement ont été atteints.

15. Personne-ressource

Stéphane Doucet
Chef
Enjeux réglementaires (AMSXB)
Affaires législatives, réglementaires et internationales
Sécurité et sûreté maritimes
Transports Canada
Place de Ville, tour B, 14^e étage, bureau 1435
112, rue Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-993-5051
Télécopieur : 613-993-3906
Courriel : Stephane.Doucet@tc.gc.ca

Registration
SOR/2014-163 June 19, 2014

Enregistrement
DORS/2014-163 Le 19 juin 2014

UNITED NATIONS ACT

LOI SUR LES NATIONS UNIES

Regulations Implementing the United Nations Resolutions on the Central African Republic

Règlement d'application des résolutions des Nations Unies sur la République centrafricaine

P.C. 2014-815 June 18, 2014

C.P. 2014-815 Le 18 juin 2014

Whereas the Security Council of the United Nations, acting under Article 41 of the Charter of the United Nations, adopted Resolution 2127 (2013) on December 5, 2013, Resolution 2134 (2014) on January 28, 2014 and Resolution 2149 (2014) on April 10, 2014;

Attendu que le Conseil de sécurité des Nations Unies a adopté, en vertu de l'Article 41 de la Charte des Nations Unies, la résolution 2127 (2013) le 5 décembre 2013, la résolution 2134 (2014) le 28 janvier 2014 et la résolution 2149 (2014) le 10 avril 2014;

And whereas it appears to the Governor in Council to be necessary to make regulations for enabling the measures set out in those resolutions to be effectively applied;

Attendu qu'il semble utile au gouverneur en conseil de prendre un règlement pour l'application des mesures énoncées dans ces résolutions,

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to section 2 of the *United Nations Act*^a, makes the annexed *Regulations Implementing the United Nations Resolutions on the Central African Republic*.

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les Nations Unies*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement d'application des résolutions des Nations Unies sur la République centrafricaine*, ci-après.

REGULATIONS IMPLEMENTING THE UNITED NATIONS RESOLUTIONS ON THE CENTRAL AFRICAN REPUBLIC

RÈGLEMENT D'APPLICATION DES RÉOLUTIONS DES NATIONS UNIES SUR LA RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE

INTERPRETATION

DÉFINITIONS

Definitions
1. The following definitions apply in these Regulations.

“armed mercenary personnel”
« *mercenaire armé* »
“armed mercenary personnel” means any person who
(a) is specially recruited locally or abroad to use arms and related material in CAR;
(b) uses arms and related material in CAR and is motivated essentially by the desire for private gain;
(c) is not a member of the CAR armed forces; and
(d) has not been sent to CAR by a state on official duty as a member of that state’s armed forces.

“arms and related material”
« *armes et matériel connexe* »
“arms and related material” includes any type of weapon, ammunition, military vehicle, military equipment or paramilitary equipment and their spare parts.

“BINUCA”
« *BINUCA* »
“BINUCA” means the United Nations Integrated Peacebuilding Office in the Central African Republic.

“Canadian”
« *Canadien* »
“Canadian” means an individual who is a citizen within the meaning of the *Citizenship Act* or a body corporate incorporated by or continued under the laws of Canada or a province.

“CAR”
« *RCA* »
“CAR” means the Central African Republic and includes
(a) its political subdivisions;

Définitions
1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« aide technique » Toute forme d'aide, notamment la formation, l'entraînement, les services de consultants ou de conseils techniques et le transfert de savoir-faire ou de données techniques.

« armes et matériel connexe » S'entend notamment de tout type d'armes, de munitions, de véhicules militaires ou de matériel militaire ou paramilitaire, ainsi que de leurs pièces de rechange.

« bien » Bien de tout genre, ainsi que les documents concernant ou constatant un titre ou un droit sur un bien, ou conférant le droit de recouvrer ou de recevoir de l'argent ou des marchandises. La présente définition vise notamment les fonds, avoirs financiers et ressources économiques.

« BINUCA » Le Bureau intégré des Nations Unies pour la consolidation de la paix en République centrafricaine.

« Canadien » Citoyen au sens de la *Loi sur la citoyenneté* ou personne morale constituée ou prorogée sous le régime d'une loi fédérale ou provinciale.

« Comité du Conseil de sécurité » Le Comité du Conseil de sécurité des Nations Unies créé en application du paragraphe 57 de la résolution 2127 du Conseil de sécurité.

Définitions
« aide technique »
« *technical assistance* »
« armes et matériel connexe »
« *arms and related material* »
« bien »
« *property* »
« BINUCA »
« *BINUCA* »
« Canadien »
« *Canadian* »
« Comité du Conseil de sécurité »
« *Committee of the Security Council* »

^a R.S., c. U-2

^a L.R., ch. U-2

	(b) its government and departments and the government and departments of its political subdivisions; and (c) its agencies or those of its political subdivisions.	« données techniques » S'entend notamment des plans, des dessins techniques, de l'imagerie photographique, des logiciels, des modèles, des formules, des configurations et spécifications techniques, des manuels techniques et d'exploitation ainsi que de tout renseignement technique.	« données techniques » "technical data"
"Committee of the Security Council" « Comité du Conseil de sécurité »	"Committee of the Security Council" means the Committee of the Security Council of the United Nations established under paragraph 57 of Security Council Resolution 2127.	« entité » Personne morale, fiducie, société de personnes, fonds, organisation ou association non dotée de la personnalité morale ou État étranger.	« entité » "entity"
"designated person" « personne désignée »	"designated person" means a person that is designated by the Committee of the Security Council under paragraph 32 of Security Council Resolution 2134.	« jour ouvrable » Jour qui n'est ni un samedi ni un jour férié.	« jour ouvrable » "working day"
"entity" « entité »	"entity" means a body corporate, trust, partnership, fund, unincorporated association or organization or foreign state.	« mercenaire armé » Toute personne qui, à la fois : a) est spécialement recrutée dans le pays ou à l'étranger pour utiliser des armes et du matériel connexe en RCA; b) utilise des armes et du matériel connexe en RCA essentiellement en vue d'obtenir un avantage personnel; c) n'est pas membre des forces armées de la RCA; d) n'a pas été envoyée en RCA en mission officielle par un État en tant que membre de ses forces armées.	« mercenaire armé » "armed mercenary personnel"
"MICOPAX" « MICOPAX »	"MICOPAX" means the Mission for the consolidation of peace in the Central African Republic, led by the Economic Community of Central African States.	« MICOPAX » La Mission de consolidation de la paix en Centrafrique, dirigée par la Communauté économique des États de l'Afrique centrale.	« MICOPAX » "MICOPAX"
"Minister" « ministre »	"Minister" means the Minister of Foreign Affairs.	« ministre » Le ministre des Affaires étrangères.	« ministre » "Minister"
"MINUSCA" « MINUSCA »	"MINUSCA" means the United Nations Multi-dimensional Integrated Stabilization Mission in the Central African Republic.	« MINUSCA » La Mission multidimensionnelle intégrée des Nations Unies pour la stabilisation en République centrafricaine.	« MINUSCA » "MINUSCA"
"MISCA" « MISCA »	"MISCA" means the African-led International Support Mission in the Central African Republic.	« MISCA » La Mission internationale de soutien à la Centrafrique sous conduite africaine.	« MISCA » "MISCA"
"person" « personne »	"person" means an individual or entity.	« personne » Personne physique ou entité.	« personne » "person"
"property" « bien »	"property" means property of every description and documents relating to or evidencing the title or right to property, or giving a right to recover or receive money or goods, and includes any funds, financial assets or economic resources.	« personne désignée » Toute personne que le Comité du Conseil de sécurité désigne en application du paragraphe 32 de la résolution 2134 du Conseil de sécurité.	« personne désignée » "designated person"
"Security Council Resolution 2127" « résolution 2127 du Conseil de sécurité »	"Security Council Resolution 2127" means Resolution 2127 (2013) of December 5, 2013, adopted by the Security Council of the United Nations .	« RCA » La République centrafricaine; y sont assimilés : a) ses subdivisions politiques; b) son gouvernement et ses ministères et ceux de ses subdivisions politiques; c) ses organismes et ceux de ses subdivisions politiques.	« RCA » "CAR"
"Security Council Resolution 2134" « résolution 2134 du Conseil de sécurité »	"Security Council Resolution 2134" means Resolution 2134 (2014) of January 28, 2014, adopted by the Security Council of the United Nations .	« résolution 2127 du Conseil de sécurité » La résolution 2127 (2013) du 5 décembre 2013, adoptée par le Conseil de sécurité des Nations Unies.	« résolution 2127 du Conseil de sécurité » "Security Council Resolution 2127"
"technical assistance" « aide technique »	"technical assistance" means any form of assistance, such as providing instruction, training, consulting services or technical advice or transferring know-how or technical data.	« résolution 2134 du Conseil de sécurité » La résolution 2134 (2014) du 28 janvier 2014, adoptée par le Conseil de sécurité des Nations Unies.	« résolution 2134 du Conseil de sécurité » "Security Council Resolution 2134"
"technical data" « données techniques »	"technical data" includes blueprints, technical drawings, photographic imagery, computer software, models, formulas, engineering designs and specifications, technical and operating manuals and any technical information.		
"working day" « jour ouvrable »	"working day" means a day that is not Saturday or a holiday.		

	APPLICATION	APPLICATION	
Application	2. These Regulations are binding on Her Majesty in right of Canada or a province.	2. Le présent règlement lie Sa Majesté du chef du Canada et des provinces.	Application
	PROHIBITIONS	INTERDICTIONS	
Arms and related material	3. It is prohibited for any person in Canada or any Canadian outside Canada to knowingly export, sell, supply or ship, directly or indirectly, arms and related material, wherever situated, to CAR or to any person in CAR.	3. Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger de sciemment exporter, vendre, fournir ou envoyer, directement ou indirectement, des armes et du matériel connexe, quel que soit le lieu où ils se trouvent, à la RCA ou à une personne qui s'y trouve.	Armes et matériel connexe
Technical or financial assistance	4. It is prohibited for any person in Canada or any Canadian outside Canada to knowingly provide or transfer to CAR or to any person in CAR, directly or indirectly, technical or financial assistance or any other assistance that is related to (a) military activities, including the recruitment or provision of armed mercenary personnel; or (b) the provision, manufacture, maintenance or use of arms and related material.	4. Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger de fournir ou de transférer sciemment, directement ou indirectement, à la RCA ou à toute personne qui s'y trouve une aide technique, financière, ou autre liée à l'une des activités suivantes : a) des activités militaires, y compris le recrutement ou la fourniture de mercenaires armés; b) la fourniture, la fabrication, l'entretien ou l'utilisation d'armes et de matériel connexe.	Aide technique ou financière
Use of vessels or aircraft	5. It is prohibited for the owner or master of a Canadian vessel, as defined in section 2 of the <i>Canada Shipping Act, 2001</i> , or the operator of an aircraft registered in Canada to knowingly permit their vessel or aircraft, wherever situated, to be used by any person to carry out any of the activities referred to in sections 3 and 4.	5. Il est interdit au propriétaire ou au capitaine d'un bâtiment canadien au sens de l'article 2 de la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> et à l'exploitant d'un aéronef immatriculé au Canada de sciemment permettre que son bâtiment ou aéronef soit utilisé par toute personne exerçant l'une des activités visées aux articles 3 et 4, quel que soit le lieu où ils se trouvent.	Utilisation de bâtiments ou aéronefs
Freezing of assets	6. It is prohibited for any person in Canada or any Canadian outside Canada to knowingly (a) deal, directly or indirectly, in any property in Canada as of January 28, 2014 or at any time after that date, that is owned or controlled by a designated person, by a person acting on behalf of, or at the direction of, a designated person or by a person owned or controlled by a designated person; (b) enter into or facilitate, directly or indirectly, any financial transaction related to a dealing referred to in paragraph (a); (c) provide any financial or other related service in respect of the property referred to in paragraph (a); (d) make any property or any financial or related service available to a designated person, to a person acting on behalf of, or at the direction of, a designated person or to a person owned or controlled by a designated person; or (e) make property or any financial or other related service available for the benefit of any person referred to in paragraph (d).	6. Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger : a) d'effectuer sciemment, directement ou indirectement, une opération portant sur un bien se trouvant au Canada le 28 janvier 2014 ou après cette date, dont est propriétaire ou que contrôle toute personne désignée, toute personne agissant pour le compte ou sur les instructions d'une telle personne, ou toute personne dont est propriétaire ou que contrôle une personne désignée; b) de conclure sciemment, directement ou indirectement, une opération financière relativement à une opération visée à l'alinéa a) ou d'en faciliter sciemment, directement ou indirectement, la conclusion; c) de fournir sciemment des services financiers ou connexes liés à des biens visés à l'alinéa a); d) de mettre sciemment des biens ou des services financiers ou connexes à la disposition de toute personne désignée, de toute personne agissant pour le compte ou sur les instructions d'une telle personne ou de toute personne dont est propriétaire ou que contrôle une personne désignée; e) de permettre sciemment l'utilisation des biens ou des services financiers ou connexes au profit de toute personne visée à l'alinéa d).	Gel des avoirs
Assisting a prohibited act	7. It is prohibited for any person in Canada or any Canadian outside Canada to knowingly do anything that causes, assists or promotes or is intended to cause, assist or promote any act or thing prohibited by sections 3 to 6.	7. Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger de faire sciemment quoi que ce soit qui occasionne, facilite ou favorise la perpétration de tout acte interdit par les articles 3 à 6, ou qui vise à le faire.	Aide à la perpétration d'un acte interdit

DUTY TO DETERMINEDetermination
of property

8. Each of the following entities must determine on a continuing basis whether it is in possession or control of property owned or controlled by or on behalf of a designated person:

- (a) authorized foreign banks, as defined in section 2 of the *Bank Act*, in respect of their business in Canada or banks to which that Act applies;
- (b) cooperative credit societies, savings and credit unions and caisses populaires regulated by a provincial Act and associations regulated by the *Cooperative Credit Associations Act*;
- (c) foreign companies, as defined in subsection 2(1) of the *Insurance Companies Act*, in respect of their insurance business in Canada;
- (d) companies, provincial companies and societies, as those terms are defined in subsection 2(1) of the *Insurance Companies Act*;
- (e) fraternal benefit societies regulated by a provincial Act in respect of their insurance activities and insurance companies and other entities engaged in the business of insuring risks that are regulated by a provincial Act;
- (f) companies to which the *Trust and Loan Companies Act* applies;
- (g) trust companies regulated by a provincial Act;
- (h) loan companies regulated by a provincial Act;
- (i) entities that engage in any activity described in paragraph 5(h) of the *Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act* if the activity involves the opening of an account for a client; and
- (j) entities authorized under provincial legislation to engage in the business of dealing in securities or to provide portfolio management or investment counselling services.

DISCLOSURE

Disclosure

9. (1) Every person in Canada and every Canadian outside Canada must disclose without delay to the Commissioner of the Royal Canadian Mounted Police and to the Director of the Canadian Security Intelligence Service

- (a) the existence of property in their possession or control that they have reason to believe is owned or controlled by a designated person, by a person acting on behalf of, or at the direction of, a designated person or by a person owned or controlled by a designated person; and
- (b) information about a transaction or proposed transaction in respect of property referred to in paragraph (a).

OBLIGATION DE VÉRIFICATIONVérification de
biens

8. Il incombe aux entités ci-après de vérifier de façon continue l'existence de biens qui sont en leur possession ou sous leur contrôle et qui appartiennent à toute personne désignée ou sont contrôlés par elle ou en son nom :

- a) les banques régies par la *Loi sur les banques* et les banques étrangères autorisées, au sens de l'article 2 de cette loi, dans le cadre des activités que ces dernières exercent au Canada;
- b) les coopératives de crédit, caisses d'épargne et de crédit et caisses populaires régies par une loi provinciale et les associations régies par la *Loi sur les associations coopératives de crédit*;
- c) les sociétés étrangères, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, dans le cadre des activités d'assurance qu'elles exercent au Canada;
- d) les sociétés, les sociétés de secours et les sociétés provinciales, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*;
- e) les sociétés de secours mutuel régies par une loi provinciale, dans le cadre de leurs activités d'assurance, et les sociétés d'assurances et autres entités régies par une loi provinciale qui exercent le commerce de l'assurance;
- f) les sociétés régies par la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*;
- g) les sociétés de fiducie régies par une loi provinciale;
- h) les sociétés de prêt régies par une loi provinciale;
- i) les entités qui se livrent à une activité visée à l'alinéa 5h) de la *Loi sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes*, si l'activité a trait à l'ouverture d'un compte pour un client;
- j) les entités autorisées en vertu de la législation provinciale à se livrer au commerce des valeurs mobilières ou à fournir des services de gestion de portefeuille ou de conseils en placement.

COMMUNICATION

Communication

9. (1) Toute personne au Canada et tout Canadien à l'étranger est tenu de communiquer sans délai au commissaire de la Gendarmerie royale du Canada et au directeur du Service canadien du renseignement de sécurité :

- a) l'existence des biens qui sont en sa possession ou sous son contrôle et qu'il soupçonne d'être la propriété ou d'être sous le contrôle de toute personne désignée, de toute personne agissant pour le compte ou sur les instructions d'une telle personne ou de toute personne appartenant à celle-ci ou étant contrôlée par elle;
- b) tout renseignement portant sur une opération, réelle ou projetée, mettant en cause des biens visés à l'alinéa a).

Immunity	(2) No person contravenes subsection (1) by disclosing in good faith under that subsection.	(2) Nul ne contrevient au paragraphe (1) parce qu'il a fait une communication de bonne foi au titre de ce paragraphe.	Immunité
EXCEPTIONS		EXCEPTIONS	
Non-application	<p>10. Sections 3 to 5 and 7 do not apply with respect to</p> <p>(a) supplies intended solely for the support of or use by MICOPAX, MISCA, BINUCA and its guard unit, MINUSCA, the African Union Regional Task Force, the French forces deployed in CAR and the European Union operation deployed in CAR;</p> <p>(b) supplies of non-lethal military equipment intended solely for humanitarian or protective use, and related technical assistance or training, as approved in advance by the Committee of the Security Council;</p> <p>(c) supplies of protective clothing, including flak jackets and military helmets, temporarily exported to CAR by United Nations personnel, representatives of the media and humanitarian and development workers and associated personnel, solely for their personal use;</p> <p>(d) supplies of small arms and other related equipment intended solely for use in international patrols providing security in the Sangha River Trinational Protected Area to defend against poaching, smuggling of ivory and arms, and other activities contrary to the national laws of CAR or to CAR's international legal obligations; or</p> <p>(e) supplies of arms and related material to CAR security forces, intended solely for support of or use in the security sector reform in CAR, as approved in advance by the Committee of the Security Council.</p>	<p>10. Les articles 3 à 5 et 7 ne s'appliquent pas à l'égard :</p> <p>a) de fournitures destinées exclusivement à l'appui ou à l'utilisation de la MICOPAX, de la MISCA, du BINUCA et de son unité de gardes, de la MINUSCA, de la Force régionale d'intervention de l'Union africaine, des forces françaises déployées en RCA et de l'opération de l'Union européenne en RCA;</p> <p>b) de matériel militaire non meurtrier destiné exclusivement à des fins humanitaires ou de protection et à l'assistance technique et la formation connexes, qui a été approuvé au préalable par le Comité du Conseil de sécurité;</p> <p>c) de vêtements de protection, dont les gilets pare-balles et les casques militaires, temporairement exportés en RCA par des fonctionnaires des Nations Unies, des représentants des médias ainsi que des agents humanitaires ou d'aide au développement et du personnel connexe, exclusivement pour leur usage personnel;</p> <p>d) d'armes légères et d'autre matériel connexe devant uniquement servir dans le cadre des patrouilles internationales assurant la sécurité dans l'aire protégée du Trinational de la Sangha afin de lutter contre le braconnage, la contrebande d'ivoire et d'armes, et toute autre activité contraire à la législation nationale de la RCA ou à ses obligations internationales;</p> <p>e) d'armes et de matériel connexe destinés aux forces de sécurité de la RCA, dans le seul but d'appuyer la réforme du secteur de la sécurité en RCA ou de servir dans ce cadre, qui ont été approuvés au préalable par le Comité du Conseil de sécurité.</p>	Non-application
Mistaken Identity	<p>11. (1) A person claiming not to be a designated person may apply to the Minister for a certificate stating that they are not the person who has been designated by the Committee of the Security Council or by the Security Council of the United Nations.</p>	<p>11. (1) Toute personne qui affirme ne pas être une personne désignée peut demander au ministre de lui délivrer une attestation portant qu'elle n'est pas la personne qui a été désignée par le Comité du Conseil de sécurité ou le Conseil de sécurité des Nations Unies.</p>	Erreur sur la personne
Certificate - time period	<p>(2) If it is established under subsection (1) that the applicant is not a designated person, the Minister must issue a certificate to the applicant within 30 days after the day on which the application is received.</p>	<p>(2) S'il est établi, conformément au paragraphe (1), que le demandeur n'est pas une personne désignée, le ministre lui délivre l'attestation dans les trente jours suivant la réception de la demande.</p>	Attestation — délai
Certificate — Basic or extraordinary expenses	<p>12. (1) A person whose property has been affected by the application of section 6 may apply to the Minister for a certificate to exempt the property from the application of that section if the property is necessary for basic or extraordinary expenses or if it is the subject of a judicial, administrative or arbitral lien or judgment, a hypothec, prior claim, mortgage, charge or security interest.</p>	<p>12. (1) Toute personne dont les biens sont visés à l'article 6 peut demander au ministre de lui délivrer une attestation soustrayant à l'application de cet article des biens qui sont nécessaires au règlement des dépenses ordinaires ou extraordinaires ou qui sont visés par une charge, une sûreté, une hypothèque, une priorité ou un privilège ou une décision judiciaire, administrative ou arbitrale.</p>	Attestation — dépenses ordinaires ou extraordinaires

Certificate	<p>(2) The Minister must issue a certificate, if the necessity of that property for basic or extraordinary expenses is established in accordance with Security Council Resolution 2134, or if the property is the subject of a judicial, administrative or arbitral lien or judgment, a hypothec, prior claim, mortgage, charge or security interest,</p> <p>(a) in the case of property necessary for basic expenses, if the Committee of the Security Council did not refuse the release of the property, within 15 working days after receiving the application;</p> <p>(b) in the case of property necessary for extraordinary expenses, if the Committee of the Security Council approved the release of the property, within 30 working days after receiving the application; and</p> <p>(c) in the case of property that is the subject of a judicial, administrative or arbitral lien or judgment, a hypothec, prior claim, mortgage, charge or security interest, if the lien, judgment, hypothec, prior claim, mortgage, charge or security interest was entered into before January 28, 2014, is not for the benefit of a designated person and has been brought to the attention of the Committee of the Security Council by the Minister, within 90 days after receiving the application.</p>	<p>(2) S'il est démontré, conformément à la résolution 2134 du Conseil de sécurité, que les biens sont nécessaires au règlement des dépenses ordinaires ou extraordinaires ou qu'ils sont visés par une charge, une sûreté, une hypothèque, une priorité ou un privilège ou une décision judiciaire, administrative ou arbitrale, selon le cas, le ministre délivre l'attestation au demandeur :</p> <p>a) s'agissant de dépenses ordinaires, dans les quinze jours ouvrables suivant la réception de la demande, si le Comité du Conseil de sécurité ne s'est pas opposé à l'accès aux biens visés;</p> <p>b) s'agissant de dépenses extraordinaires, dans les trente jours ouvrables suivant la réception de la demande, si le Comité du Conseil de sécurité a approuvé l'accès à ces biens;</p> <p>c) s'agissant de biens visés par une charge, une sûreté, une hypothèque, une priorité ou un privilège ou une décision judiciaire, administrative ou arbitrale, dans les quatre-vingt-dix jours suivant la réception de la demande, si la charge, la sûreté, l'hypothèque, la priorité, le privilège ou la décision est antérieur au 28 janvier 2014, qu'il n'est pas au profit d'une personne désignée et qu'il a été porté à la connaissance du Comité du Conseil de sécurité par le ministre.</p>	Délivrance
Certificate — parties to a contract	<p>13. (1) If a contract has been entered into by a party who subsequently became a designated person, any party to that contract may apply to the Minister for a certificate to exempt property from the application of section 6 in order for any party who is not a designated person to receive a payment or for the party who is a designated person to make a payment under that contract.</p>	<p>13. (1) Si une partie à un contrat devient une personne désignée, toute partie au contrat peut demander au ministre de lui délivrer une attestation soustrayant certains biens à l'application de l'article 6 pour permettre à toute partie qui n'est pas une personne désignée de recevoir des paiements au titre du contrat, ou permettre à la partie qui est une personne désignée d'en effectuer.</p>	Attestation — parties à un contrat
Issuance	<p>(2) The Minister must issue a certificate within 90 days after receiving the application and at least 10 working days after having informed the Committee of the Security Council of the intent to issue the certificate if it is established that</p> <p>(a) the contract was entered into prior to any party becoming a designated person; and</p> <p>(b) the payment is not to be received, directly or indirectly, by a designated person, by a person acting on behalf of, or at the direction of, a designated person or by a person owned or controlled by a designated person.</p>	<p>(2) Le ministre délivre l'attestation dans les quatre-vingt-dix jours suivant la réception de la demande, et au moins dix jours ouvrables après avoir avisé le Comité du Conseil de sécurité de son intention de le faire, s'il est établi que :</p> <p>a) le contrat a été conclu avant qu'une partie ne devienne une personne désignée;</p> <p>b) le paiement ne sera pas perçu, directement ou indirectement, par une personne désignée, par une personne agissant au nom ou sur les instructions d'une telle personne ni par une personne appartenant à une personne désignée ou étant contrôlée par une telle personne.</p>	Délivrance
Certificate - exclusion	<p>14. No person contravenes these Regulations by doing an act or thing prohibited by any of sections 3 to 6 if, before the person does that act or thing, the Minister issues a certificate to the person stating that</p> <p>(a) the Security Council of the United Nations did not intend that such an act or thing be prohibited; or</p> <p>(b) the act or thing has been approved in advance by the Security Council of the United Nations or the Committee of the Security Council.</p>	<p>14. Nul ne contrevient au présent règlement lorsqu'il commet un acte interdit par l'un des articles 3 à 6 si, au préalable, le ministre lui a délivré une attestation portant :</p> <p>a) soit que le Conseil de sécurité des Nations Unies ne vise pas à interdire un tel acte;</p> <p>b) soit que l'acte a été approuvé au préalable par le Comité du Conseil de sécurité ou le Conseil de sécurité des Nations Unies.</p>	Attestation — exclusions

LEGAL PROCEEDINGS

Prohibition **15.** No legal proceedings lie in Canada at the instance of the Government of CAR, of any person or entity in CAR, of a designated person or of any person claiming through or for the benefit of any such person or entity in connection with any contract or other transaction where its performance was prevented by any reason of any measure imposed by these Regulations.

APPLICATION BEFORE PUBLICATION

Application **16.** For the purpose of paragraph 11(2)(a) of the *Statutory Instruments Act*, these Regulations apply before they are published in the *Canada Gazette*.

COMING INTO FORCE

Registration **17.** 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

On December 5, 2013, acting under Chapter VII of the Charter of the United Nations, the United Nations Security Council (Security Council) adopted Resolution 2127 (2013), imposing an arms embargo against the Central African Republic (CAR). On January 28, 2014, the Security Council also adopted Resolution 2134 (2014), which imposed a travel ban and asset freeze on individuals or entities designated by the Committee of the Security Council (the Committee) established under paragraph 57 of Security Council Resolution 2127 (2013). The Security Council also adopted Resolution 2149 (2014) on April 10, 2014, which authorized the deployment of a new stabilization mission to the CAR led by the United Nations, for whom the arms embargo would not apply.

As a member state of the United Nations, Canada is obligated under international law to implement decisions of the Security Council taken under Chapter VII of the Charter of the United Nations.

Background

On December 5, 2013, in order to confront the deteriorating security and humanitarian situation in the CAR and acting under Chapter VII of the Charter of the United Nations, the Security Council adopted Resolution 2127 (2013). The Resolution authorizes the deployment of the African-led International Support Mission to the CAR (MISCA), and authorizes the French troops already stationed in the CAR to take all necessary measures to support MISCA in discharging its mandate.

Resolution 2127 (2013) requires all member states to take immediate measures to prevent the direct or indirect supply, sale or transfer to the CAR of arms and related material. The Resolution

PROCÉDURES JUDICIAIRES

Interdiction **15.** Il ne peut être intenté de procédures judiciaires au Canada à l'instance du gouvernement de la RCA, de toute personne ou entité en RCA, de toute personne désignée ou de toute personne réclamant par l'intermédiaire d'une telle personne ou entité ou agissant pour son compte, en rapport avec tout contrat ou autre opération dont l'exécution a été empêchée du fait des mesures imposées par le présent règlement.

ANTÉRIORITÉ DE LA PRISE D'EFFET

Prise d'effet **16.** Pour l'application de l'alinéa 11(2)a) de la *Loi sur les textes réglementaires*, le présent règlement prend effet avant sa publication dans la *Gazette du Canada*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

Enregistrement **17.** 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

Le 5 décembre 2013, le Conseil de sécurité des Nations Unies (Conseil de sécurité) a adopté, en application du chapitre VII de la Charte des Nations Unies, la résolution 2127 (2013) imposant un embargo sur les armes à l'encontre de la République centrafricaine (RCA). Le 28 janvier 2014, le Conseil de sécurité a également adopté la résolution 2134 (2014), imposant une interdiction de voyage, ainsi qu'un gel des avoirs contre des personnes ou entités désignées par le Comité du Conseil de sécurité (le Comité), établi par le paragraphe 57 de la résolution 2127 (2013). Le Conseil de sécurité a également adopté la résolution 2149 (2014) le 10 avril 2014, qui a autorisé le déploiement d'une nouvelle mission de stabilisation à la RCA menée par les Nations Unies, pour qui l'embargo sur les armes ne s'appliquerait pas.

En tant qu'État membre des Nations Unies, le Canada a l'obligation en vertu du droit international de mettre en œuvre les décisions du Conseil de sécurité prises en vertu du chapitre VII de la Charte des Nations Unies.

Contexte

Le 5 décembre 2013, afin de faire face à la détérioration de la situation sécuritaire et humanitaire en RCA, agissant en vertu du chapitre VII de la Charte des Nations Unies, le Conseil de sécurité a adopté la résolution 2127 (2013), autorisant le déploiement de la Mission internationale de soutien à la Centrafrique sous conduite africaine (MISCA), autorisant également les forces françaises déjà stationnées en RCA à prendre toutes les mesures nécessaires afin d'appuyer la MISCA dans l'exécution de son mandat.

La résolution 2127 (2013) exige que tous les États membres doivent immédiatement prendre des mesures pour empêcher l'approvisionnement, la vente ou le transfert direct ou indirect à la

also authorizes member states to seize, register and dispose of such prohibited items.

On January 28, 2014, due to the continued deterioration of the security situation and increasing violations of human rights in the CAR, the Security Council adopted Resolution 2134 (2014). Resolution 2134 renewed the arms embargo imposed by Resolution 2127 (2013), and imposed new sanctions measures for a period of one year from the date of the adoption of Resolution 2134 (2014). The resolution requires member states to take the necessary measures to prevent the entry or transit through their territory of individuals designated by the Committee. Member states are also required to freeze without delay all assets of individuals or entities designated by the Committee.

On April 10, 2014, the Security Council also adopted Resolution 2149 (2014), establishing the United Nations Multidimensional Integrated Stabilization Mission in the Central African Republic (MINUSCA), and authorizing the transfer of authority from several existing deployments to MINUSCA.

As a member of the United Nations and pursuant to article 25 of the Charter of the United Nations, Canada is legally obligated to implement binding decisions of the Security Council. Resolutions 2127 (2013), 2134 (2014), and 2149 (2014) were adopted by the Security Council pursuant to Article 41 of Chapter VII of the Charter of the United Nations and are binding on all members. In Canada, travel restrictions on designated persons are imposed through the *Immigration and Refugee Protection Act* and its Regulations. The *United Nations Act* constitutes the appropriate legislative authority to implement the arms embargo and asset freeze in Canadian law.

Objectives

The *Regulations Implementing the United Nations Resolutions on the Central African Republic (CAR)* [the Regulations] are necessary for Canada to fulfill its international legal obligation to implement the applicable decisions of the Security Council set out in resolutions 2127 (2013), 2134 (2014), and 2149 (2014).

Description

The Regulations prohibit persons in Canada and Canadians outside of Canada from knowingly exporting, selling, supplying or shipping arms and related material, directly or indirectly, and wherever situated, to the CAR or to any person in the CAR. Persons in Canada and Canadians outside of Canada are also prohibited from knowingly providing or transferring, to the CAR or to any person in the CAR, directly or indirectly, technical assistance, financial assistance or other assistance related to: (a) military activities, including the recruitment or provision of armed mercenary personnel; or (b) the provision, manufacture, maintenance or use of arms and related material.

In addition, the Regulations prohibit the owner or master of a Canadian vessel or the operator of an aircraft registered in Canada from knowingly permitting their vessel or aircraft to be used by any person to export, sell, supply or provide any of the items or forms of assistance referred to above, wherever situated or originating.

RCA d'armes et matériel connexe. La résolution a également autorisé les États membres à saisir, enregistrer et éliminer de tels articles prohibés.

Le 28 janvier 2014, en raison de la détérioration continue de l'état de sécurité en RCA et l'augmentation des violations des droits de la personne, le Conseil de sécurité a adopté la résolution 2134 (2014). La résolution 2134 (2014) a renouvelé l'embargo d'armes imposé par la résolution 2127 (2013) et a imposé des nouvelles mesures de sanctions pour une période d'un an à partir de la date d'adoption de la résolution 2134 (2014). La résolution exige que tous les États membres doivent prendre des mesures pour empêcher l'entrée ou le passage en transit sur leur territoire, pour une période initiale d'un an, des individus désignés par le Comité. De plus, les États membres doivent geler immédiatement les avoirs des individus désignés par le Comité, pour une période d'un an.

Le 10 avril 2014, le Conseil de sécurité a également adopté la résolution 2149 (2014), établissant la Mission multidimensionnelle intégrée des Nations Unies pour la stabilisation en République centrafricaine (MINUSCA), et autorisant le transfert de pouvoir des déploiements existants au MINUSCA.

En tant que membre des Nations Unies et en vertu de l'article 25 de la Charte des Nations Unies, le Canada est obligé de mettre en œuvre les décisions exécutoires du Conseil de sécurité. Conformément à l'Article 41 du chapitre VII de la Charte des Nations Unies, les résolutions 2127 (2013), 2134 (2014) et 2149 (2014) ont été adoptées par le Conseil de sécurité et sont contraignantes pour tous les membres. Au Canada, les restrictions de voyage sur les personnes désignées sont imposées par la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* et son règlement d'application. La *Loi sur les Nations Unies* constitue l'instrument législatif approprié pour appliquer l'embargo d'armes et le gel des avoirs en droit canadien.

Objectifs

Le *Règlement sur l'application des résolutions des Nations Unies sur la République centrafricaine (RCA)* [le Règlement] est nécessaire pour que le Canada s'acquitte de son obligation en droit international de mettre en œuvre les décisions du Conseil de sécurité applicables énoncées dans les résolutions 2127 (2013), 2134 (2014) et 2149 (2014).

Description

Le Règlement interdit aux personnes se trouvant au Canada, et aux Canadiens à l'extérieur du Canada, d'exporter, de vendre, de fournir ou d'expédier, en connaissance de cause, des armes et matériel connexe, de manière directe ou indirecte, et ce peu importe où ils se trouvent, à la RCA ou à toute personne se trouvant en RCA. Il est également interdit aux personnes se trouvant au Canada, et aux Canadiens à l'extérieur du Canada, de fournir directement ou indirectement et en connaissance de cause, à la RCA ou à toute personne se trouvant en RCA, de l'assistance technique, de l'aide financière ou toute autre aide en rapport avec : a) des activités militaires, y compris le recrutement ou la mise à disposition de mercenaires armés; ou b) l'approvisionnement, l'entretien ou l'utilisation de tout armement et matériels connexes.

De plus, le Règlement interdit au propriétaire ou au capitaine d'un bâtiment canadien et à l'exploitant d'un aéronef immatriculé au Canada de sciemment permettre que son bâtiment ou son aéronef soit utilisé par toute personne à des fins d'exportation, de vente, d'approvisionnement de matériel ou d'autres formes d'aide mentionnées ci-dessus, quelle qu'en soit la provenance ou l'emplacement.

The Regulations also prohibit any person in Canada and any Canadian outside Canada from knowingly: (a) dealing directly or indirectly, in any property in Canada as of January 28, 2014, or at any time after that date, that is owned or controlled by a designated person, by a person acting on behalf of, or at the direction of, a designated person or by a person owned or controlled by a designated person; (b) entering into or facilitating, directly or indirectly, any financial transaction related to a dealing referred to in paragraph (a); (c) providing any financial or other related service in respect of the property referred to in paragraph (a); (d) making any property or any financial or related service available to a designated person, to a person acting on behalf of, or at the direction of, a designated person or to a person owned or controlled by a designated person; or (e) making property or any financial or other related service available for the benefit of any person referred to in paragraph (d).

The Regulations include a number of exceptions to the above-noted prohibitions, including supplies intended solely for the use of international forces enumerated in Resolution 2127 (2013) and Resolution 2149 (2014) which have been deployed to the CAR; supplies of non-lethal military equipment intended solely for humanitarian or protective use, and related technical assistance or training, as approved in advance by the Committee of the Security Council established under Resolution 2127 (2013) [the Committee]; protective clothing temporarily exported to the CAR by United Nations personnel, representatives of the media and humanitarian and development workers and associated personnel; supplies of small arms and other related equipment intended solely for use in international patrols providing security in the Sangha River Tri-national Protected Area for specified purposes; supplies of arms and related material to the CAR security forces that are intended solely for support of or use in security sector reform in the CAR, as approved in advance by the Committee; and any act or thing that has been approved in advance by the Security Council or the Committee. The Regulations also allow a person whose property is affected by the prohibitions to apply for a certificate from the Minister of Foreign Affairs to exempt the property from the prohibitions if the property is necessary for basic or extraordinary expenses, or if the property is the subject of a judicial, administrative or arbitral lien or judgment, a hypothec, prior claim, mortgage, charge or security interest.

Resolution 2127 (2013) is available at [www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2127\(2013\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2127(2013)).

Resolution 2134 (2014) is available at [www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2134\(2014\)&TYPE=&referer=http://www.un.org/fr/sc/documents/resolutions/2014.shtml&Lang=E](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2134(2014)&TYPE=&referer=http://www.un.org/fr/sc/documents/resolutions/2014.shtml&Lang=E).

Resolution 2149 (2014) is available at [www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2149\(2014\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2149(2014)).

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies to this proposal, as there are minimal administrative costs to business, because of the reporting requirement. However, the administrative burden associated with

De plus, le Règlement interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger : a) d'effectuer sciemment, directement ou indirectement, une opération portant sur un bien se trouvant au Canada le 28 janvier 2014 ou après cette date, dont est propriétaire ou que contrôle toute personne désignée, toute personne agissant pour le compte ou sur les instructions d'une telle personne, ou toute personne dont est propriétaire ou que contrôle une personne désignée; b) de conclure sciemment, directement ou indirectement, une opération financière relativement à une opération visée à l'alinéa a) ou d'en faciliter sciemment, directement ou indirectement, la conclusion; c) de fournir sciemment des services financiers ou des services connexes liés à des biens visés à l'alinéa a); d) de mettre sciemment des biens ou des services financiers ou services connexes à la disposition de toute personne désignée, de toute personne agissant pour le compte ou sur les instructions d'une telle personne, ou toute personne dont est propriétaire ou que contrôle une personne désignée; e) de permettre sciemment l'utilisation des biens ou des services financiers ou services connexes au profit de toute personne visée à l'alinéa d).

Le Règlement prévoit un certain nombre d'exemptions aux interdictions nommées ci-dessus, y compris pour le matériel destiné exclusivement à l'usage des forces internationales déployées en RCA, comme il a été énuméré dans la résolution 2127 (2013) et la résolution 2149 (2014) : les livraisons de matériel militaire non légal destiné exclusivement à un usage humanitaire ou de protection et à l'assistance technique ou à la formation connexes qui auront été approuvées à l'avance par le Comité créé en application de la résolution 2127 (2013) [le Comité]; les vêtements de protection temporairement exportés en RCA par le personnel des Nations Unies, les représentants des médias et les travailleurs humanitaires et du développement ou le personnel connexe, pour leur usage personnel uniquement; les livraisons d'armes légères et d'autres matériels connexes destinés exclusivement à être utilisés dans le cadre des patrouilles internationales qui assurent la sécurité dans les aires protégées du Trinational du fleuve Sangha; les livraisons d'armes et autres matériels létaux destinés aux forces de sécurité centrafricaines dans le seul but d'appuyer la réforme du secteur de la sécurité ou d'être utilisés dans ce cadre, qui auront été approuvées à l'avance par le Comité; et tout autre acte ou chose qui aura été approuvé à l'avance par le Conseil de sécurité ou le Comité. De plus, le Règlement permet à toute personne dont des biens sont visés par les interdictions de demander au ministre des Affaires étrangères de délivrer une attestation soustrayant à l'application de ces interdictions certains biens nécessaires pour régler des dépenses ordinaires ou extraordinaires, ou qui sont visés par une hypothèque, une priorité, une charge, une sûreté ou un privilège ou une décision judiciaire, administrative ou arbitrale.

La résolution 2127 (2013) peut être consultée à l'adresse suivante : [www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2127\(2013\)&referer=/english/&Lang=F](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2127(2013)&referer=/english/&Lang=F).

La résolution 2134 (2014) peut être consultée à l'adresse suivante : [www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2134\(2014\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2134(2014)).

La résolution 2149 (2014) peut être consultée à l'adresse suivante : [www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2149\(2014\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2149(2014)).

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique à cette proposition, étant donné qu'elle présente des coûts administratifs réduits pour les entreprises, en raison des exigences de déclaration. Toutefois, le

these Regulations is carved out from the “One-for-One” Rule, as they implement non-discretionary international obligations.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs (or insignificant costs) on small business and small businesses would not be disproportionately affected.

Consultation

Foreign Affairs, Trade and Development Canada drafted the Regulations in consultation with the Department of Justice.

Rationale

The Regulations will enable Canada to implement the sanctions and the corresponding exceptions that have been imposed by the Security Council against the CAR.

Implementation, enforcement and service standards

Canada’s sanctions regulations are enforced by the Royal Canadian Mounted Police and the Canada Border Services Agency.

Contacts

Renata E. Wielgosz
Director
West and Central Africa Relations Division
Foreign Affairs, Trade and Development Canada
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Telephone: 613-944-6578
Fax: 613-944-6583
Email: renata.wielgosz@international.gc.ca

Keith Morrill
Director
United Nations, Human Rights and Economic Law Division
Foreign Affairs, Trade and Development Canada
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Telephone: 613-992-6296
Fax: 613-992-2467
Email: keith.morrill@international.gc.ca

fardeau administratif associé à ce règlement est exempté de la règle du « un pour un », puisqu’il met en œuvre des obligations internationales non discrétionnaires.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à la présente proposition, car il n’y a pas de coûts (ou les coûts sont négligeables) pour les petites entreprises, et les petites entreprises ne seraient pas affectées de manière disproportionnée.

Consultation

Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada a rédigé le Règlement en consultation avec le ministère de la Justice.

Justification

Le Règlement permettra au Canada de se conformer aux sanctions ainsi qu’aux exemptions associées imposées à la RCA par le Conseil de sécurité.

Mise en œuvre, application et normes de service

La Gendarmerie royale du Canada et l’Agence des services frontaliers du Canada sont chargées de l’application des règlements sur les sanctions du Canada.

Personnes-ressources

Renata E. Wielgosz
Directrice
Direction des relations avec l’Afrique occidentale et centrale
Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Téléphone : 613-944-6578
Télécopieur : 613-944-6583
Courriel : renata.wielgosz@international.gc.ca

Keith Morrill
Directeur
Direction du droit onusien, des droits de la personne et du droit économique
Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Téléphone : 613-992-6296
Télécopieur : 613-992-2467
Courriel : keith.morrill@international.gc.ca

Registration
SOR/2014-164 June 19, 2014

ROYAL CANADIAN MINT ACT

Order Authorizing the Issue of a Two Dollar Circulation Coin Specifying the Characteristics and Determining the Design

P.C. 2014-816 June 18, 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to sections 6.4^a and 6.5^a of the *Royal Canadian Mint Act*^b, authorizes the issue of a two dollar circulation coin, the characteristics of which are to be as specified in item 1.1^c of Part 2 of the schedule to that Act and the diameter of which is to be 28.03 mm, and determines the design of the coin to be as follows:

- (a) the obverse impression is to depict, on the inner core of the coin, the effigy of Her Majesty Queen Elizabeth II by Susanna Blunt, with the initials “SB” on the bottom left-hand corner of the neckline and, on the outer ring, a maple leaf at the top of the coin with the inscriptions “ELIZABETHII” and “D•G•REGINA” to its left and right, respectively, and the inscriptions “CANADA” and “2 DOLLARS” at the bottom of the coin; and
- (b) the reverse impression is to depict, on the inner core and outer ring of the coin, a design of a partial reproduction of the 1940 photograph entitled “Wait for Me, Daddy”, by Claude P. Dettloff and, on the outer ring, two virtual images of a maple leaf between two lines at the top of the coin and the inscriptions “REMEMBER”, “2014” and “SOUVENIR” interspersed with a lasermark maple leaf within a circle on either side of the inscription “2014”, at the bottom of the coin; the inscriptions “CANADA” and “2 DOLLARS” with a maple leaf before and after the word “CANADA” are to appear on the edge of the coin.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

The Royal Canadian Mint (the Mint) wishes to produce a \$2 circulation coin as part of a Commemorative Circulation Coin Program to commemorate the Centennial of the First World War (1914–1918) and the 75th anniversary of the Second World War (1939–1945). Pursuant to sections 6.4 and 6.5 of the *Royal Canadian Mint Act*, the Governor in Council may, by order, authorize the issue of circulation coins of a denomination listed in Part 2 of the schedule and determine the design of any circulation coin to be issued.

^a S.C. 1999, c. 4, s. 3
^b R.S., c. R-9
^c SOR/2011-324, s. 1

Enregistrement
DORS/2014-164 Le 19 juin 2014

LOI SUR LA MONNAIE ROYALE CANADIENNE

Décret autorisant l'émission d'une pièce de monnaie de circulation de deux dollars précisant les caractéristiques et fixant le dessin

C.P. 2014-816 Le 18 juin 2014

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu des articles 6.4^a et 6.5^a de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil autorise l'émission d'une pièce de monnaie de circulation de deux dollars dont les caractéristiques sont précisées à l'article 1.1^c de la partie 2 de l'annexe de cette loi et dont le diamètre est de 28,03 mm, et fixe le dessin de cette pièce de la manière suivante :

- a) à l'avers sont gravées, sur la partie centrale de la pièce, l'effigie de Sa Majesté la Reine Elizabeth II réalisée par Susanna Blunt, dans le coin inférieur gauche à côté de la ligne de démarcation du cou, les initiales «SB» et, sur l'anneau extérieur, une feuille d'érable en haut de la pièce et, à sa gauche et à sa droite, les inscriptions « ELIZABETH II » et « D•G•REGINA » et, dans la partie inférieure de la pièce, les inscriptions « CANADA » et « 2 DOLLARS »;
- b) au revers sont gravés, sur la partie centrale et l'anneau extérieur de la pièce, le motif d'une reproduction partielle d'une photographie datant de 1940 intitulée « Attends-moi, papa » de Claude P. Dettloff et, sur l'anneau extérieur, l'image virtuelle de deux feuilles d'érable entre deux lignes dans la partie supérieure de la pièce et, dans la partie inférieure de la pièce, les inscriptions « REMEMBER », « 2014 » et « SOUVENIR » entrecoupées de deux feuilles d'érable gravées au laser, chacune dans un cercle de chaque côté de l'inscription « 2014 »; les inscriptions « CANADA » et « 2 DOLLARS » sur la tranche de la pièce, le mot « CANADA » étant précédé et suivi d'une feuille d'érable.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)

Enjeux

La Monnaie royale canadienne (la Monnaie) souhaite produire une pièce de circulation de 2 \$ dans le cadre d'un programme de pièces de circulation commémoratives, afin de commémorer le centenaire de la Première Guerre mondiale (1914-1918) et le 75^e anniversaire de la Deuxième Guerre mondiale (1939-1945). En vertu des articles 6.4 et 6.5 de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*, le gouverneur en conseil peut, par décret, autoriser l'émission de pièces de circulation d'une valeur nominale figurant à la partie 2 de l'annexe de cette loi et déterminer le motif de toute pièce de circulation à émettre.

^a L.C. 1999, ch. 4, art. 3
^b L.R., ch. R-9
^c DORS/2011-324, art. 1

Background

The Commemorative Circulation Coin Program assists in the promotion of Canada, Canadian values, culture and history to Canadians. These special coins raise awareness of celebrations and anniversaries of importance to Canadians and create engagement with the Canadian public.

Objectives

To use circulation coinage to commemorate and promote the Centennial of the First World War and the 75th Anniversary of the Second World War, in accordance with the Government of Canada's initiative to commemorate these nationally significant historical events in 2014.

Description

This Order authorizes the Mint to produce \$2 circulation coins with a design that features an image of a young child running away from his mother to his father, as his father marches with his regiment to a waiting train. The design is based on a well known photograph taken by Claude P. Dettloff on October 1, 1940, of The British Columbia Regiment (Duke of Connaught's Own Rifles) marching down Eighth Street at the Columbia Avenue intersection, New Westminster, British Columbia.

“One-for-One” Rule

This Order does not impose new administrative costs on business. Therefore, the “One-for-One” Rule does not apply.

Small business lens

This Order does not impose new administrative or compliance costs on small business. Therefore, the small business lens does not apply.

Rationale

The Centennial of the First World War and the 75th Anniversary of the Second World War have been identified as key nation-building milestones by the Interdepartmental Commemorations Committee (ICC) — chaired by the Department of Canadian Heritage — that manages the Government of Canada's commemoration priorities. Under the ICC's purview, the Centennial of the First World War and the 75th Anniversary of the Second World War have been identified as meriting priority commemoration by the Government of Canada.

The 2014 coin, “Mobilizing Canada,” pays tribute to the massive efforts made by Canadians to support their people, nation and allies during the most costly conflicts in the history of humanity. The repercussions of mobilization for all Canadians, from coast to coast, were immediate massive social change, dislocation, and disruption to dutifully drive the nation's war effort. Canadians experienced dislocation of family life; men travelled Canada's vast distances before being deployed to the front, and women took on new socio-cultural roles at home and in the workplace.

This new \$2 coin will raise awareness regarding the significance of the two world wars and their impact on Canadians, on and off the battlefields, at home and abroad. It will help educate Canadians about the significance of the two world wars and how they shaped the country and Canadian identity.

Contexte

Le programme de pièces commémoratives contribue à la promotion du Canada, de ses valeurs, de sa culture et de son histoire auprès de la population. Ces pièces spéciales permettent de sensibiliser la population aux célébrations et aux anniversaires d'importance pour les Canadiens, en plus de créer un lien avec eux.

Objectifs

Utiliser des pièces de circulation pour commémorer et promouvoir le centenaire de la Première Guerre mondiale et le 75^e anniversaire de la Deuxième Guerre mondiale, conformément à l'initiative lancée par le gouvernement du Canada pour commémorer ces événements historiques d'importance nationale en 2014.

Description

Ce décret autorise la Monnaie à produire des pièces de circulation de 2 \$ ornées d'un motif qui représente un jeune enfant qui quitte sa mère pour rejoindre son père en courant, tandis que ce dernier marche en rang avec son régiment vers un train sur le point de partir. Le motif est une reproduction d'une photographie bien connue prise par Claude P. Dettloff le 1^{er} octobre 1940, du Régiment de la Colombie-Britannique (Duke of Connaught's Own Rifles) descendant à pied la 8^e Rue à l'intersection de l'avenue Columbia, à New Westminster, en Colombie-Britannique.

Règle du « un pour un »

Ce décret n'impose pas de nouveaux coûts administratifs aux entreprises. Pour ce motif, la règle du « un pour un » ne s'applique pas.

Lentille des petites entreprises

Ce décret n'impose pas de nouveaux coûts administratifs ni de coûts d'observation aux petites entreprises. Pour ce motif, la lentille des petites entreprises ne s'applique pas.

Justification

Le centenaire de la Première Guerre mondiale et le 75^e anniversaire de la Deuxième Guerre mondiale ont été déterminés comme des étapes cruciales dans l'édification du pays par le Comité consultatif interministériel sur les commémorations (le Comité) — présidé par le ministère du Patrimoine canadien — qui gère les priorités en matière de commémorations du gouvernement du Canada. Sous l'autorité du Comité, il a été déterminé que la commémoration du centenaire de la Première Guerre mondiale et du 75^e anniversaire de la Deuxième Guerre mondiale mérite d'être mise en priorité par le gouvernement du Canada.

La pièce « La mobilisation du Canada » 2014 rend hommage aux efforts massifs déployés par les Canadiens pour appuyer leur peuple, leur nation et leurs alliés durant les conflits les plus coûteux de l'histoire de l'humanité. Les Canadiens de partout au pays se sont mobilisés pour appuyer loyalement l'effort de guerre, et ce soulèvement immédiat s'est traduit par d'importants bouleversements sociaux. Les Canadiens ont vécu la dislocation du tissu familial; tandis que les hommes parcouraient de vastes distances au pays avant d'être envoyés au front, le rôle socioculturel des femmes était modifié, tant au foyer qu'au travail.

Cette nouvelle pièce de 2 \$ sensibilisera la population à l'importance de ces deux guerres mondiales et à leurs répercussions sur les Canadiens ici et à l'étranger, sur le champ de bataille et ailleurs. Elle contribuera à éclairer les Canadiens sur l'importance de ces deux guerres mondiales et sur la façon dont elles ont façonné le Canada et l'identité canadienne.

Because these coins are available at face value and circulate widely, public demand is high with many coins being collected and taken out of circulation. Commemorative circulation coin programs create important benefits by contributing to the overall success of the event being celebrated as well as generating additional revenue for the Government.

Contact

Simon Kamel
General Counsel
Acting Vice-President, Corporate and Legal Affairs and Corporate Secretary
Corporate and Legal Affairs
Royal Canadian Mint
320 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G8
Telephone: 613-993-1732
Fax: 613-990-4665
Email: kamel@mint.ca

Étant donné que ces pièces sont offertes à leur valeur nominale et qu'elles circulent largement, la demande du public est forte. Les gens collectionnent bon nombre de pièces, ce qui a pour effet de les retirer de la circulation. Les programmes de pièces de circulation commémoratives engendrent des retombées importantes, car ils contribuent à la réussite globale de l'événement célébré et génèrent des revenus supplémentaires pour le gouvernement du Canada.

Personne-ressource

Simon Kamel
Avocat général
Vice-président intérimaire, Affaires générales et juridiques et secrétaire de la Société
Affaires générales et juridiques
Monnaie royale canadienne
320, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G8
Téléphone : 613-993-1732
Télécopieur : 613-990-4665
Courriel : kamel@monnaie.ca

Registration
SOR/2014-165 June 19, 2014

ROYAL CANADIAN MINT ACT

Order Amending Part 1 of the Schedule to the Act

P.C. 2014-817 June 18, 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 6.1^a of the *Royal Canadian Mint Act*^b, amends Part 1 of the schedule to that Act by adding the following after the reference “Two thousand five hundred dollars”:

One thousand two hundred and fifty dollars
One thousand dollars

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the orders.)

Background

In addition to Canadian circulation coins, the Royal Canadian Mint (the Mint), produces non-circulation, collectible (numismatic) coins made from a range of alloys and precious metals. These collectible coins of various sizes and values often carry denominations not seen on circulation coins, reflecting the value of the metal used (i.e. gold, silver or platinum coins). The Mint has the capacity to produce a wide range of coins with varying diameters, weights and compositions. Pursuant to section 6 of the *Royal Canadian Mint Act* (the Act), the Governor in Council may authorize the issue of non-circulation coins of a denomination listed in Part 1 of the schedule. Pursuant to section 6.1 of the Act, the Governor in Council may, by order, amend Part 1 to the schedule by adding or deleting a denomination of a non-circulation coin. In the past, convention has been that the Mint has presented both orders at the same time, in the same package. This ensures that any business planning the Mint does around the production and release of numismatic coins is not conducted without existing confirmation of their approved authority to subsequently issue the coins.

Issues

The Mint is not authorized to produce or issue one thousand dollar (\$1,000) denomination coins or one thousand two hundred and fifty dollar (\$1,250) denomination coins. Customer feedback indicates that the gap between the currently authorized \$500 and \$2,500 denominations for non-circulation (numismatic) coins is too large for consistency in collectors' experience. Market research has identified demand for new products, requiring the addition of \$1,000 and \$1,250 denominations.

Enregistrement
DORS/2014-165 Le 19 juin 2014

LOI SUR LA MONNAIE ROYALE CANADIENNE

Décret modifiant la partie 1 de l'annexe de la loi

C.P. 2014-817 Le 18 juin 2014

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 6.1^a de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil modifie la partie 1 de l'annexe de cette loi par adjonction, après la mention « Deux mille cinq cents dollars », de ce qui suit :

Mille deux cent cinquante dollars
Mille dollars

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des décrets.)

Contexte

En plus des pièces de circulation canadiennes, la Monnaie royale canadienne (la Monnaie) produit également des pièces de collection hors circulation (pièces numismatiques) faites d'alliages et de métaux précieux. Ces pièces de collection à la valeur et aux dimensions variées présentent souvent des valeurs nominales qu'on ne retrouve pas sur les pièces de circulation, reflétant la valeur du métal utilisé (c'est-à-dire des pièces en or, en argent ou en platine). La Monnaie est en mesure de produire un vaste éventail de pièces dont le diamètre, le poids et la composition varient. Conformément à l'article 6 de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne* (la Loi), le gouverneur en conseil peut autoriser l'émission de pièces de monnaie hors circulation d'une dénomination figurant dans la partie 1 de l'annexe. Conformément à l'article 6.1 de la Loi, le gouverneur en conseil peut, par décret, modifier la partie 1 de l'annexe en ajoutant ou en supprimant une dénomination d'une monnaie hors circulation. Dans le passé, la convention a été que la Monnaie avait présenté deux décrets en même temps, dans la même requête. Cela garantit que toute planification d'affaires entreprise par la Monnaie pour la production et la publication de pièces numismatiques n'est pas effectuée sans confirmation existante de l'autorité pour éventuellement émettre les pièces de monnaie.

Enjeux

La Monnaie n'est pas autorisée à produire ou à émettre des pièces d'une valeur nominale de mille dollars (1 000 \$) ni de mille deux cent cinquante dollars (1 250 \$). Selon les commentaires des clients, l'écart entre les valeurs nominales de 500 \$ et de 2 500 \$ autorisées pour les pièces hors circulation (numismatiques) est trop grand pour permettre d'offrir une expérience cohérente aux collectionneurs. Dans le cadre d'une étude de marché, il a été déterminé qu'il existe une demande pour de nouveaux produits, ce qui nécessite l'ajout des valeurs nominales de 1 000 \$ et de 1 250 \$.

^a S.C. 1999, c. 4, s. 3

^b R.S., c. R-9

^a L.C. 1999, ch. 4, art. 3

^b L.R., ch. R-9

Objectives

The Mint's objective is to increase profitability and meet customer needs with the introduction of products with these new denominations.

Description

A first order adds two new denominations (\$1,000 and \$1,250) to Part 1 of the schedule to the Act. A second order allows the Mint to issue and produce numismatic coins with these denominations.

“One-for-One” Rule

These orders do not impose new administrative costs on business. Therefore, the “One-for-One” Rule does not apply.

Small business lens

These orders do not impose new administrative costs on business. Therefore, the small business lens does not apply.

Rationale

The amendments to the Act would permit the Mint to produce and issue numismatic coins with new denominations that would better meet market demand and broaden the commercial appeal of large denomination collectible coins. Currently, there is a considerable gap between the \$500 denomination permitted by the Act and the next permitted denomination of \$2,500.

The Mint is committed to ensuring that customers' needs are understood via extensive market research. One of the needs identified was to fill the gap between the existing denominations of \$500 and \$2,500, allowing for a better alignment of denominations vis-à-vis their precious metal value.

These denomination changes would satisfy two of the Royal Canadian Mint's (RCM) Strategic Objectives:

1. Strategic Objective No. 1: Profitability
 - a. Increase the RCM's brand awareness and relevancy by creating greater targeted product and marketing offers, customer interaction and emotional connection through its products and services, and through initiatives, such as increased e-marketing and broader social media presence; and
 - b. Deliver an increasing number of new numismatic products to drive Numismatic and Collectibles business line revenue and profit.
2. Strategic Objective No. 2: Customer satisfaction
 - a. To meet or exceed customers' expectations for quality, service and value.

Strategic Objective No. 1: Profitability

The production of the additional denominations could yield additional revenues from customers interested in the new denominations, though it is too early to determine revenues at this time. However, given the success of the Numismatic and Collectibles business line at the Mint in the last five years, the introduction of

Objectifs

L'objectif de la Monnaie consiste à accroître la rentabilité et à répondre aux besoins des clients grâce au lancement de produits présentant les nouvelles valeurs nominales suivantes.

Description

Un premier décret autorise l'ajout de deux nouvelles valeurs nominales (1 000 \$ et 1 250 \$) à la partie 1 de l'annexe de la Loi. Un deuxième décret permet à la Monnaie d'émettre et de produire des pièces numismatiques de ces valeurs nominales.

Règle du « un pour un »

Ces décrets n'imposent pas de nouveaux coûts administratifs aux entreprises. Pour ce motif, la règle du « un pour un » ne s'applique pas.

Lentille des petites entreprises

Ces décrets n'imposent pas de nouveaux coûts administratifs aux petites entreprises. Par conséquent, la lentille des petites entreprises ne s'applique pas.

Justification

Les modifications à la Loi permettraient à la Monnaie de produire ou d'émettre des pièces numismatiques présentant de nouvelles valeurs nominales afin de mieux répondre à la demande du marché et d'augmenter l'attrait commercial des pièces de collection à valeur nominale élevée. Actuellement, il existe un écart important entre les valeurs nominales de 500 \$ et 2 500 \$ autorisées par la Loi.

La Monnaie est résolue à s'assurer que les besoins des clients sont bien compris, notamment en réalisant des études de marché approfondies. L'un des besoins cernés consistait à réduire l'écart entre les valeurs nominales existantes de 500 \$ et de 2 500 \$ pour faire en sorte que la valeur nominale des pièces corresponde mieux à leur valeur en métal (métaux) précieux.

Ces modifications apportées aux valeurs nominales permettraient de satisfaire à deux des objectifs stratégiques de la Monnaie royale canadienne (MRC) :

1. Objectif stratégique n° 1 : la rentabilité
 - a. Accroître la notoriété et la pertinence de la marque de la MRC en créant davantage d'offres de produits ciblés et de marketing, une plus grande interaction avec le client et une connexion émotive par l'intermédiaire de ses produits et services et dans le cadre d'initiatives, comme une augmentation des activités de marketing électronique et une présence accrue dans les médias sociaux;
 - b. Offrir un plus grand nombre de nouveaux produits numismatiques afin d'accroître les revenus et les profits pour la Ligne commerciale des produits numismatiques et articles de collection.
2. Objectif stratégique n° 2 : la satisfaction du client
 - a. Satisfaire ou surpasser les attentes des clients au chapitre de la qualité, du service et de la valeur.

Objectif stratégique n° 1 : la rentabilité

La production de nouvelles valeurs nominales pourrait permettre de tirer des revenus supplémentaires provenant de clients intéressés par ces valeurs nominales (quoiqu'il soit trop tôt actuellement pour déterminer quels seraient ces revenus). Compte tenu du succès obtenu par la Ligne commerciale des produits numismatiques

these numismatic coins increases the broad scope of products for the Mint's customer base.

In 2012, Numismatic and Collectibles revenue increased by 56% to \$145.1 million, the highest in the Mint's history. In 2013, the volume of coins produced increased by 16.7% to 4.2 million pieces compared to 3.6 million coins in 2012. The Mint issued 201 numismatic coins of which 70 were sold out by the end of the year compared to 136 numismatic coins and 60 sell outs in 2012.

Strategic Objective No. 2: Customer Satisfaction

Denominations for numismatic coins are determined based on the coin's alloy, diameter and weight. For example, the larger the diameter of the coin and the content of precious metal, i.e. gold, silver, platinum, the higher the denomination will be in order to assign a minimum face value to the coin. To further this example, the denomination of \$2,500 appears on a numismatic gold coin with a weight of one kilogram and with a diameter of 101.2 millimeters.

The Mint has identified, via customer feedback, that the link between numismatic coin sizes, weight and denomination is important. This link provides the customer with a minimum face value for the coin they purchased assuring them of a sound investment.

Thus, the existing denominations would not be suitable for the proposed new numismatic products as the diameter and weight of the coins would be too large for a \$500 denomination and too small for a \$2,500 denomination. This is explained as follows:

- A \$500 denomination is generally assigned to a gold numismatic coin with a weight of 156.05 grams and a diameter of 60 millimetres;
- A \$1,000 denomination would be assigned to a new numismatic coin with a weight of 312.1 grams and a diameter of 68 millimetres;
- A \$1,250 denomination would be assigned to a new numismatic coin with a weight of 500 grams and a diameter of 85.5 millimetres; and
- A \$2,500 denomination is generally assigned to a gold numismatic coin with a weight of 1,000 grams and a diameter of 102.1 millimetres.

The addition of these new denominations would provide new and interesting products and ensure that the face value of these new products is aligned with the coin's alloy, diameter and weight.

As a large range of numismatic coins are already produced by the Mint, the incremental costs of producing new denominations would be minimal. No new capital or resources are required.

Because the new denominations would only affect non-circulation coins, it would not be noticeable to the general public and would not impact additional industries using Canadian coinage (e.g. vending machines).

Consultation

There was no formal consultation held. However, based on recent market demands for more numismatic products using new

et articles de collection au cours des cinq dernières années, le lancement de ces pièces numismatiques élargirait l'offre de produits pour la clientèle de la Monnaie.

En 2012, les revenus de la Ligne commerciale des produits numismatiques et articles de collection ont connu une hausse de 56 % pour atteindre 145,1 millions de dollars — l'augmentation la plus élevée de l'histoire de la Monnaie. En 2013, la quantité de pièces fabriquées est passée à 4,2 millions d'unités, une hausse de 16,7 % par rapport aux 3,6 millions de 2012. La Monnaie a produit 201 pièces numismatiques, dont 70 étaient épuisées à la fin de l'exercice, contre 60 sur 136 en 2012.

Objectif stratégique n° 2 : la satisfaction du client

Les valeurs nominales des pièces numismatiques sont déterminées par l'alliage, le diamètre et le poids de la pièce. Plus le diamètre de la pièce et son contenu en métal précieux (c'est-à-dire or, argent, platine) sont grands, plus la valeur nominale sera élevée, de façon à assigner une valeur nominale minimum à la pièce. Par exemple, la valeur nominale de 2 500 \$ apparaît sur une pièce numismatique en or pesant un kilogramme et mesurant 101,2 millimètres de diamètre.

En se fondant sur les commentaires des clients, la Monnaie a déterminé que le lien entre la dimension, le poids et la valeur nominale des pièces numismatiques est important. Ce lien procure au client une valeur nominale minimum pour la pièce qu'il achète et lui assure un bon investissement.

Ainsi, les valeurs nominales existantes ne seraient pas appropriées aux nouveaux produits numismatiques proposés, car le diamètre et le poids des pièces seraient trop grands pour une valeur nominale de 500 \$, mais pas assez pour une valeur nominale de 2 500 \$. Voici pourquoi :

- Une valeur nominale de 500 \$ est généralement assignée à une pièce numismatique en or pesant 156,05 grammes et mesurant 60 millimètres de diamètre.
- Une valeur nominale de 1 000 \$ serait assignée à une nouvelle pièce numismatique pesant 312,1 grammes et mesurant 68 millimètres de diamètre.
- Une valeur nominale de 1 250 \$ serait assignée à une nouvelle pièce numismatique pesant 500 grammes et mesurant 85,5 millimètres de diamètre.
- Une valeur nominale de 2 500 \$ est généralement assignée à une pièce numismatique en or pesant 1 000 grammes et mesurant 102,1 millimètres de diamètre.

L'ajout de ces nouvelles valeurs nominales permettrait de lancer de nouveaux produits intéressants et ferait en sorte que la valeur nominale de ces nouveaux produits corresponde avec l'alliage, le diamètre et le poids des pièces.

Étant donné que la Monnaie produit déjà un vaste éventail de produits numismatiques, les coûts supplémentaires entraînés par la production de nouvelles valeurs nominales seraient minimes. Il ne serait pas nécessaire d'engager de nouveaux capitaux ni de nouvelles ressources.

Enfin, comme ces nouvelles valeurs nominales concernent uniquement les pièces hors circulation, cela n'affecterait pas le grand public ni les industries utilisant des pièces de circulation canadiennes (par exemple les distributrices automatiques).

Consultation

Aucune consultation officielle n'a été tenue. Cependant, compte tenu des récentes demandes du marché pour un plus grand nombre

denominations, the addition of the new \$1,000 and \$1,250 is anticipated to be well received and would have no impact on day-to-day transactions.

Implementation, enforcement and service standards

The Mint will begin business plans for the new denominations, which will include deciding how many such coins will be issued and other variables such as the size of coins, alloys, designs, etc. that will need to be determined before a coin is marketed and sold, and a revenue forecast can be created. Pursuant to the Act, the new numismatic coin designs would require the approval of the Minister responsible for the Royal Canadian Mint prior to their release.

Contact

Simon Kamel
General Counsel
Acting Vice-President, Corporate and Legal Affairs and Corporate Secretary
Corporate and Legal Affairs
Royal Canadian Mint
320 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G8
Telephone: 613-993-1732
Fax: 613-990-4665
Email: kamel@mint.ca

de produits numismatiques présentant de nouvelles valeurs nominales, l'ajout des nouvelles valeurs nominales de 1 000 \$ et de 1 250 \$ devrait être bien accueilli et n'aura aucune incidence sur les opérations courantes.

Mise en œuvre, application et normes de service

La Monnaie commencera à élaborer ses plans d'affaires concernant les nouvelles valeurs nominales, ce qui inclura de déterminer le nombre de pièces qui seront émises ainsi que d'autres variables telles que la dimension des pièces, les alliages, les modèles, etc. Ces décisions devront être prises avant même qu'une pièce soit mise sur le marché et vendue et avant qu'une prévision des revenus puisse être élaborée. Conformément à la Loi, les nouveaux modèles exigeraient l'approbation du ministre responsable de la Monnaie royale canadienne avant leur publication.

Personne-ressource

Simon Kamel
Avocat général
Vice-président intérimaire, Affaires générales et juridiques et secrétaire de la Société
Affaires générales et juridiques
Monnaie royale canadienne
320, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G8
Téléphone : 613-993-1732
Télécopieur : 613-990-4665
Courriel : kamel@monnaie.ca

Registration
SOR/2014-166 June 19, 2014

Enregistrement
DORS/2014-166 Le 19 juin 2014

IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

Regulations Amending the Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Amendment Consequential to the Economic Action Plan 2013 Act, No. 1)

Règlement modifiant le Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (modification en conséquence de la Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2013)

P.C. 2014-818 June 18, 2014

C.P. 2014-818 Le 18 juin 2014

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 Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Amendment Consequential to the Economic Action Plan 2013 Act, No. 1)* to be laid before each House of Parliament, substantially in the annexed form;

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 modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (modification en conséquence de la Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2013)*, conforme en substance au texte ci-après, devant chaque chambre du Parlement,

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 53^c of the *Immigration and Refugee Protection Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Amendment Consequential to the Economic Action Plan 2013 Act, No. 1)*.

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 53^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 modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (modification en conséquence de la Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2013)*, ci-après.

REGULATIONS AMENDING THE REGULATIONS AMENDING THE IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION REGULATIONS (AMENDMENT CONSEQUENTIAL TO THE ECONOMIC ACTION PLAN 2013 ACT, NO. 1)

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS (MODIFICATION EN CONSÉQUENCE DE LA LOI N° 1 SUR LE PLAN D'ACTION ÉCONOMIQUE DE 2013)

AMENDMENT

MODIFICATION

1. The *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations*¹ are amended by adding the following after section 2:

1. Le *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*¹ est modifié par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :

CONSEQUENTIAL AMENDMENT — SECTION 167 OF THE ECONOMIC ACTION PLAN 2013 ACT, NO. 1

MODIFICATION CORRÉLATIVE : ARTICLE 167 DE LA LOI N° 1 SUR LE PLAN D'ACTION ÉCONOMIQUE DE 2013

2.1 Despite section 1, subsections 231(1) and (2) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*, as they read on December 14, 2012, apply in the case where an application for leave for judicial review in accordance with section 72 of the *Immigration and Refugee Protection Act* has been made before the day on which this section comes into force or is made on or after that day in respect of a decision of the Refugee Protection Division rejecting the applicant's claim for protection if

2.1 Malgré l'article 1, si les conditions ci-après sont remplies, les paragraphes 231(1) et (2) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, dans leur version au 14 décembre 2012, s'appliquent dans le cas où la demande d'autorisation de contrôle judiciaire a été faite avant la date d'entrée en vigueur du présent article ou est faite à cette date ou après celle-ci, conformément à l'article 72 de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*, à l'égard d'une décision de la Section de la protection des réfugiés rejetant la demande d'asile de l'intéressé :

(a) the decision of the Refugee Protection Division is one that could have been or could be appealed to the Refugee Appeal Division but for section 167 of the *Economic Action Plan 2013 Act, No. 1*; and

a) la décision de la Section de la protection des réfugiés aurait été ou serait susceptible d'appel devant la Section

^a S.C. 2008, c. 3, s. 2
^b S.C. 2001, c. 27
^c S.C. 2013, c. 16, s. 21
¹ SOR/2012-272

^a L.C. 2008, ch. 3, art. 2
^b L.C. 2001, ch. 27
^c L.C. 2013, ch. 16, art. 21
¹ DORS/2012-272

(b) in respect of an application for leave made before the day on which this section comes into force, none of the events described in paragraphs (a) to (e) of subsection 231(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*, as they read on December 14, 2012, has occurred before the day on which this section comes into force.

d'appel des réfugiés n'eût été l'article 167 de la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2013*;

b) dans le cas où la demande d'autorisation a été faite avant la date d'entrée en vigueur du présent article, aucun des événements prévus aux alinéas 231(1a) à e) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, dans leur version au 14 décembre 2012, ne s'est produit avant la date d'entrée en vigueur du présent article.

COMING INTO FORCE

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

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

A regulatory amendment is required to align the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (IRPRs) with recent legislative amendments brought forward through the *Economic Action Plan 2013 Act, No. 1* (EAPA). As a result of the EAPA, some failed refugee claimants inadvertently lost an automatic stay of removal. Consequently, these individuals are put into the position where they must apply for a judicial stay of the removal or be removed from Canada. This regulatory proposal seeks to reinstate an automatic stay of removal for those failed refugee claimants.

Background

Legislative and regulatory framework

The *Immigration and Refugee Protection Act* (IRPA) governs Canada's refugee system. The *Immigration and Refugee Protection Regulations* (IRPRs) are made under the IRPA. The IRPA provisions regarding refugee claims are administered and enforced through the IRPRs.

Refugee Reform

The Refugee Reform initiative introduced major reforms to Canada's refugee status determination system that are intended to deliver faster decisions, deter abuse and quickly remove un successful refugee claimants. The foundation for this initiative was two pieces of legislation: the *Balanced Refugee Reform Act* (BRRRA) and the *Protecting Canada's Immigration System Act* (PCISA).

On June 29, 2010, the BRRRA received royal assent. The BRRRA is intended to improve Canada's refugee system, take on more refugees from abroad and make it easier for refugees to settle in Canada. Further amendments were made to the IRPA through the PCISA, which received royal assent on June 28, 2012. The PCISA strengthened and enhanced changes introduced through the BRRRA. The changes to IRPA, made through the BRRRA and PCISA, directly affected provisions in the IRPRs.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Une modification réglementaire est nécessaire afin d'harmoniser le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (RIPR) aux nouvelles modifications législatives mises de l'avant dans la *Loi n°1 sur le plan d'action économique 2013* (LPAE). À la suite de l'adoption de la LPAE, certains demandeurs d'asile déboutés ont perdu par inadvertance le sursis automatique de la mesure de renvoi. Par conséquent, ces personnes doivent donc déposer une requête d'octroi d'un sursis judiciaire de l'exécution de la mesure de renvoi ou elles devront être renvoyées du Canada. Cette proposition réglementaire cherche à rétablir le sursis automatique de la mesure de renvoi pour ces demandeurs d'asile déboutés.

Contexte

Cadre légal et réglementaire

La *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (LIPR) régit le système des demandes d'asile du Canada. Le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (RIPR) est établi en fonction de la LIPR. Les dispositions de la LIPR concernant les demandes d'asile sont administrées et appliquées à l'aide du RIPR.

Réforme du système d'octroi de l'asile

L'initiative de la Réforme du système d'octroi de l'asile a entraîné des réformes importantes du système de détermination du statut de réfugié du Canada afin de parvenir plus rapidement à des décisions, d'empêcher les abus à l'égard du système et de renvoyer rapidement les demandeurs d'asile déboutés. Le fondement de cette initiative provient de deux lois : la *Loi sur des mesures de réformes équitables concernant les réfugiés* (LMRER) et la *Loi visant à protéger le système d'immigration du Canada* (LVPSIC).

Le 29 juin 2010, la LMRER a reçu la sanction royale. La LMRER vise à améliorer le système d'octroi de l'asile du Canada, à accueillir plus de réfugiés de l'étranger et à permettre à ces immigrants de s'établir plus facilement au Canada. D'autres modifications ont été apportées à la LIPR grâce à la LVPSIC, qui a reçu la sanction royale le 28 juin 2012. La LVPSIC a consolidé et amélioré les changements introduits par la LMRER. Les changements apportés à la LIPR, effectués en vertu de la LMRER et de la LVPSIC, ont eu des conséquences directes sur les dispositions du RIPR.

Departmental responsibilities

Three federal entities are the most directly responsible for immigration and refugee matters under the IRPA and the IRPRs: Citizenship and Immigration Canada (CIC); the Immigration and Refugee Board (IRB) and the Canada Border Services Agency (CBSA).

Citizenship and Immigration Canada

CIC has overall responsibility for immigration and refugee matters. It is responsible for selecting immigrants, issuing visitor visas and granting citizenship. CIC also selects refugees abroad for resettlement in Canada and determines the eligibility of refugee protection claims made in Canada before referring eligible claims to the IRB for a decision.

Immigration and Refugee Board

The IRB is an administrative tribunal. It makes decisions on immigration and refugee issues. The IRB decides who needs refugee protection among the thousands of claimants who come to Canada annually.

Canada Border Services Agency

The CBSA is responsible for the enforcement of immigration and refugee law. For purposes of this proposal, this includes the removal of failed refugee claimants. Once a removal order comes into force, the IRPA compels the CBSA to remove the failed refugee claimant from Canada as soon as possible. The CBSA also determines the eligibility of refugee claims made at ports of entry and, like CIC, refers claims to the IRB for a decision.

Immigration and Refugee Board refugee claim processing and CBSA removals*Pre-Refugee Reform — Refugee Protection Division*

The Refugee Protection Division (RPD) is a division of the IRB. Under the former system, the RPD was the only division that could grant refugee protection. The RPD was and continues to be an independent, quasi-judicial tribunal responsible for making first instance determinations on refugee claims made in Canada. Under the former system, there was no right of appeal of RPD decisions. Failed refugee claimants' only recourse was to seek judicial review from the Federal Court.

Pre-Refugee Reform — Removals

A refugee claimant was and continues to be issued a conditional removal order at the time a refugee claim is made. If the refugee claim was unsuccessful before the RPD, the removal order would become enforceable. The failed refugee claimant could then apply to the Federal Court for leave and judicial review of a negative RPD decision. An application for leave was required to present an argument that the court should hold a hearing to judicially review the decision. In filing the leave application, unsuccessful refugee claimants, other than the exceptions noted in section 231 (e.g. serious criminals and claims with no credible basis) of the IRPRs, received an automatic stay of removal.

Responsabilités ministérielles

Trois entités fédérales assument la plus grande part des responsabilités des questions touchant l'immigration et les réfugiés dans le cadre de la LIPR et du RIPR : Citoyenneté et Immigration Canada (CIC), la Commission de l'immigration et du statut de réfugié (CISR) et l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

Citoyenneté et Immigration Canada

CIC détient la responsabilité globale des questions touchant l'immigration et les réfugiés. Il sélectionne les immigrants, délivre les visas de séjour et octroie la citoyenneté. CIC choisit aussi des réfugiés à l'étranger afin qu'ils se réinstallent de façon permanente au Canada et il détermine l'admissibilité des demandes d'asile faites au Canada avant de transmettre celles qui sont retenues à la CISR pour une décision définitive.

Commission de l'immigration et du statut de réfugié du Canada

La CISR est un tribunal administratif. Elle rend des décisions sur les questions qui concernent l'immigration et les réfugiés. La CISR détermine qui, parmi les milliers de demandeurs venant au Canada chaque année, a besoin d'asile.

Agence des services frontaliers du Canada

L'ASFC est responsable de l'application des lois touchant l'immigration et les réfugiés. Aux fins du présent projet, ses responsabilités comprennent le renvoi des demandeurs d'asile déboutés. Une fois qu'une mesure de renvoi entre en vigueur, la LIPR contraint l'ASFC de renvoyer du Canada le demandeur d'asile débouté le plus rapidement possible. L'ASFC détermine aussi l'admissibilité des demandes d'asile effectuées aux points d'entrée et, comme CIC, elle transmet les demandes à la CISR pour une décision définitive.

Traitement des demandes à la Commission de l'immigration du statut de réfugié du Canada et des renvois de l'ASFC*Avant la réforme du système d'octroi de l'asile — Section de la protection des réfugiés*

La Section de la protection des réfugiés (SPR) fait partie de la CISR. Selon l'ancien système, la SPR était la seule section pouvant accorder l'asile aux réfugiés. La SPR était et demeure un tribunal indépendant et quasi judiciaire responsable de la prise de décisions de première instance pour les demandes d'asile faites au Canada. Selon l'ancien système, il n'existait aucun droit d'interjeter appel des décisions de la SPR. Le seul recours des demandeurs d'asile déboutés était de demander un contrôle judiciaire de la part de la Cour fédérale.

Avant la réforme du système d'octroi de l'asile — Renvois

Un demandeur d'asile recevait et reçoit encore une mesure de renvoi conditionnelle lorsqu'une demande d'asile est faite. Si la demande d'asile était rejetée par la SPR, la mesure de renvoi entrait en vigueur. Le demandeur d'asile débouté pouvait alors présenter à la Cour fédérale une demande d'autorisation et de contrôle judiciaire de la décision défavorable rendue par la SPR. Une demande d'autorisation était nécessaire pour présenter une plaidoirie dans le but que la cour tienne une audience afin d'effectuer le contrôle judiciaire de la décision. En présentant une demande d'autorisation, les demandeurs d'asile déboutés, qui ne sont pas visés par les exceptions mentionnées dans l'article 231 du RIPR (par exemple ceux visés pour grande criminalité et ceux dont la demande d'asile n'a

A stay of removal resulted in the postponement of removal as the removal order was not enforceable by the CBSA while the stay was in effect. The stay of removal remained in effect until the courts made a final decision on the unsuccessful claimant's litigation.

In all cases, in both the previous and current systems, the individuals and their authorized representatives are informed of the reasons for the removal and are given a copy of the removal order. Family members in Canada who are dependents of the person subject to a removal order may be included in the removal order provided they are not Canadian citizens or permanent residents 19 years of age or over.

The CBSA can assign an escort officer if there is a determination that an escort is required to facilitate the removal. If there are any health concerns, a medical officer may assist the CBSA in escorting the person out of the country.

Post-Refugee Reform — Refugee Protection Division and Refugee Appeal Division

Under the new system, there are now two divisions of the IRB responsible for hearing refugee claims: the RPD and the Refugee Appeals Division (RAD). The RPD continues to be an independent, quasi-judicial tribunal responsible for making first instance determinations on refugee claims made in Canada. The RAD, on the other hand, hears appeals from both refugee claimants as well as the Ministers of CIC or Public Safety, where either party disagrees with a RPD decision. The RAD was created by the PCISA as part of the Refugee Reform initiative. It is currently the only appeal available to either the applicant or the Minister prior to filing for leave and judicial review by the Federal Court.

The IRPA governs refugee claimant eligibility for RAD access. PCISA introduced the following new criteria defining groups of individuals not eligible to appeal to the RAD when the RPD rejects their refugee claim:

- (1) Individuals from a designated country of origin (DCO);²
- (2) Individuals determined to have a “manifestly unfounded claim” (MUC),³ or a claim with no credible basis;⁴

² A DCO will include countries that do not normally produce refugees. These are countries that have a robust human rights record and that offer strong state protection. States with strong democratic and judicial institutions, as well as civil society organizations are likely to provide the necessary protection to their citizens and, as a result, foreign nationals from these countries are less likely to require protection.

³ A MUC is a claim that an RPD decision-maker determines to be clearly fraudulent based on the information provided by the claimant. MUCs can contribute to longer wait times for people in need of refugee protection and allows people not in need of refugee protection to remain in Canada while they wait for a decision on their claims.

⁴ In accordance with subsection 107(2) of the IRPA, if the RPD is of the opinion that there was no credible or trustworthy evidence on which it could have made a favourable decision, it shall state in its decision that there was “no credible basis” for the claim. This type of decision is used when RPD members determine not only that the evidence adduced is insufficient to establish the claim, but also that there is no credible or trustworthy evidence on which the claim could have been accepted. Like DCO claims and MUCs, these types of claims can slow down processing in Canada's refugee system.

aucun minimum de fondement), bénéficiaient d'office d'un sursis de leur mesure de renvoi.

Un sursis de la mesure de renvoi entraînait le report de cette mesure puisqu'elle ne pouvait être appliquée par l'ASFC tant que le sursis était en vigueur. Le sursis de la mesure de renvoi demeurerait en vigueur jusqu'à ce que la cour ait pris une décision définitive sur le litige du demandeur débouté.

Dans tous les cas, dans l'ancien système et le système actuel, les demandeurs et leurs représentants autorisés sont informés des raisons du renvoi et reçoivent un exemplaire de la mesure de renvoi. Les membres de la famille au Canada qui sont des personnes à la charge de la personne faisant l'objet de la mesure de renvoi peuvent être inclus dans cette mesure s'ils ne sont pas des citoyens canadiens ou des résidents permanents âgés de 19 ans ou plus.

L'ASFC peut exiger que la personne soit accompagnée si elle pense qu'un accompagnateur est nécessaire pour faciliter le renvoi. S'il y a des préoccupations d'ordre médical, un médecin agréé peut prêter main-forte à l'ASFC pour escorter l'individu hors du pays.

Après la réforme du système d'octroi de l'asile — Section de la protection des réfugiés et Section d'appel des réfugiés

Selon le nouveau système, il existe maintenant deux sections de la CISR responsables d'entendre les demandes d'asile : la SPR et la Section d'appel des réfugiés (SAR). La SPR demeure un tribunal indépendant et quasi judiciaire responsable de la prise de décisions de première instance pour les demandes d'asile présentées au Canada. La SAR, quant à elle, entend les appels venant des réfugiés et des ministres de la Citoyenneté et de l'Immigration ou de la Sécurité publique lorsque l'une ou l'autre de ces parties n'approuve pas une décision de la SPR. La SAR a été créée en vertu de la LVPSIC dans le cadre de l'initiative de la Réforme du système d'octroi de l'asile. À l'heure actuelle, il s'agit du seul mécanisme d'appel à la disposition du demandeur ou du ministre avant la présentation d'une demande d'autorisation et de contrôle judiciaire auprès de la Cour fédérale.

La LIPR régit l'admissibilité des demandeurs d'asile à la SAR. La LVPSIC a introduit les nouveaux critères suivants pour définir les groupes de demandeurs qui ne peuvent interjeter appel auprès de la SAR lorsque leur demande d'asile a été déboutée par la SPR :

- (1) les personnes venant d'un pays d'origine désigné (POD)²;
- (2) les demandeurs dont la demande a été jugée comme une « demande manifestement infondée » (DMI)³ ou qui ne répondent pas au critère du minimum de fondement⁴;

² Un POD comprend les pays d'où ne proviennent habituellement pas de réfugiés. Ce sont des pays qui respectent depuis longtemps les droits de la personne et qui offrent une protection solide de l'État. Les États possédant des institutions démocratiques et judiciaires et des organisations de la société civile bien ancrées pourront certainement apporter la protection nécessaire à leurs citoyens et, par conséquent, les ressortissants étrangers venant de ces pays n'ont probablement pas besoin de protection.

³ Une DMI est une demande que le preneur de décisions de la SPR a jugé clairement frauduleuse selon l'information fournie par le demandeur. Les DMI entraînent des délais additionnels pour les réfugiés ayant besoin d'une protection et permettent à des personnes n'en ayant pas besoin de demeurer au Canada en attendant une décision concernant leur demande.

⁴ Conformément au paragraphe 107(2) de la LIPR, si la SPR estime qu'aucun élément de preuve crédible ou digne de foi sur lequel elle aurait pu fonder une décision favorable n'a été présenté, elle doit faire état dans sa décision de « l'absence de minimum de fondement » de la demande. Ce type de décision est utilisé lorsque les membres de la SPR estiment non seulement que la preuve présentée est insuffisante pour appuyer la demande, mais aussi qu'il n'y a aucun élément de preuve crédible ou digne de foi sur lequel elle aurait pu fonder une décision favorable. Comme les demandes de POD et les DMI, ces types de demande peuvent ralentir le traitement par le système d'octroi de l'asile du Canada.

(3) Individuals that fall under an exception to a Safe Third Country Agreement (STCA-exception claimants);⁵

(4) Individuals who are designated as part of an “irregular arrival”;⁶ and

(5) Individuals whose positive refugee decisions have been ceased or vacated following an application by the Minister of Public Safety.⁷

The above-noted categories were introduced into law through the PCISA and were added to the already present categories of refugee claimants who were excluded from RAD, namely individuals who withdraw their applications for protection or whose applications for protection are declared abandoned by the RPD.

Post-Refugee Reform — Removals

Prior to the implementation of refugee reform, section 231 of the IRPR provided an automatic stay of removal when failed refugee claimants filed an application for leave and judicial review of a refugee claim rejected by the RPD, subject to certain exceptions and limitations. On December 15, 2012, amendments to section 231 of the IRPR provided an automatic stay of removal to claimants with a claim rejected by the RAD, rather than by the RPD, when a refugee claimant seeks judicial review of his/her rejected claim.

As a result of the amendment to section 231 of the IRPR, an automatic stay of removal is no longer available to a claimant who has applied for leave and judicial review of claims rejected by the RPD; rather, the automatic stay of removal is available to a claimant who has applied for leave and judicial review of claims rejected by the RAD, subject to certain exemptions and limitations.

This regulatory amendment was and is intended to ensure the timely removal from Canada of those failed refugee claimants who are excluded from filing an appeal to the RAD because they either fall into one of the above-mentioned five categories, or because their applications for protection are withdrawn or declared abandoned. Pursuant to the IRPA, the CBSA has a statutory obligation to carry out removals as soon as possible, once a removal order becomes enforceable.

(3) les demandeurs visés par une dispense de l’entente sur les tiers pays sûrs (demandeurs visés par une dispense à l’ETPS)⁵;

(4) les demandeurs désignés comme faisant partie d’une « arrivée irrégulière »⁶;

(5) les personnes visées par une cessation ou une annulation d’une décision positive à la demande du ministre de la Sécurité publique.⁷

Les catégories mentionnées ci-dessus ont été enchâssées dans la loi en vertu de la LVPSIC et ajoutées aux présentes catégories de demandeurs d’asile qui ont été exclus à la SAR, soit principalement des individus qui retirent leur demande de protection ou lorsque la SRP prononce le désistement de la demande de protection.

Après la réforme du système d’octroi de l’asile — Renvois

Avant la mise en œuvre de la réforme du système d’octroi de l’asile, l’article 231 du RIPR accordait un sursis automatique de la mesure de renvoi aux demandeurs d’asile déboutés présentant une demande d’autorisation et de contrôle judiciaire d’une demande d’asile déboutée par la SRP, en tenant compte de certaines limites et exceptions. Le 15 décembre 2012, l’article 231 du RIPR a été modifié afin d’accorder un sursis automatique de la mesure de renvoi aux demandeurs ayant eu une demande d’asile déboutée par la SAR, plutôt que par la SRP, quand ils demandent le contrôle judiciaire de leur demande déboutée.

Le résultat de cette modification à l’article 231 du RIPR est que le sursis automatique de la mesure de renvoi n’est plus à la disposition d’un demandeur qui a fait une demande d’autorisation et de contrôle judiciaire d’une demande d’asile déboutée par la SRP. Le sursis automatique de la mesure de renvoi est plutôt disponible à un demandeur qui a fait une demande d’autorisation et de contrôle judiciaire d’une demande d’asile déboutée par la SAR, en tenant compte de certaines limites et exceptions.

Le but de cette modification réglementaire était et demeure d’assurer le renvoi du Canada en temps opportun des demandeurs d’asile déboutés qui sont exclus du processus d’appel auprès de la SAR, car ils font partie d’une des cinq catégories mentionnées précédemment, ou parce qu’ils retirent leur demande de protection ou lorsque le désistement de la demande de protection est prononcé. En vertu de la LIPR, l’ASFC a l’obligation légale de procéder au renvoi de ces personnes le plus tôt possible à partir du moment où la mesure entre en vigueur.

⁵ Under paragraph 101(1)(e) of the IRPA, a refugee claim to the RPD is ineligible if the claimant came directly or indirectly from a country designated in regulation. Currently, the only country designated is the United States. Safe third country agreements require that a foreign national make a claim in the first country in which they arrive unless they qualify for an exception to the agreement, such as having a family member who is a Canadian citizen or permanent resident. Because refugee claimants who are subject to an exception from the agreement had a previous opportunity to make a refugee claim in a safe third country (i.e. another nation that recognizes international refugee laws), a negative RPD decision on their claims should be considered final.

⁶ After the coming into force of the PCISA, the Minister may designate an “irregular arrival.” The legislation provides that if designated by the Minister as part of an “irregular arrival,” the individual automatically becomes a “designated foreign national” (DFN) unless he or she holds the documents required for entry, and on examination the officer is satisfied that the person is not inadmissible to Canada. This authority has been put into place in order to curb human smuggling and discourage irregular migration trends.

⁷ The Minister of Public Safety and Emergency Preparedness may apply to the RPD to either cease a person’s refugee protection status if refugee protection is no longer required, or vacate a person’s refugee protection status if that status was obtained as a result of misrepresenting facts relevant to the application for protection.

⁵ Selon l’alinéa 101(1)e) de la LIPR, une demande d’asile auprès de la SPR est inadmissible si la personne arrive directement ou indirectement d’un pays désigné par règlement. À l’heure actuelle, les États-Unis sont le seul pays ainsi désigné. Conformément à l’entente sur les tiers pays sûrs, les ressortissants étrangers doivent présenter une demande d’asile dans le premier pays dans lequel ils arrivent, à moins qu’ils ne soient visés par une exception prévue par l’entente, comme avoir un membre de la famille qui est citoyen canadien ou résident permanent. Puisque les demandeurs du statut de réfugié qui bénéficient d’une dispense de l’entente ont déjà eu l’occasion de faire une demande d’asile dans un tiers pays sûr (c’est-à-dire un autre pays qui reconnaît les droits internationaux des réfugiés), une décision défavorable de la SPR envers leur demande serait considérée comme définitive.

⁶ Après l’entrée en vigueur de la LVPSIC, le ministre peut désigner une « arrivée irrégulière ». La Loi précise que si l’individu arrive au Canada comme membre d’un groupe arrivé de manière « irrégulière » selon le ministre, l’individu devient automatiquement un « étranger désigné », sauf s’il détient les documents exigés pour entrer au Canada et qu’à la suite d’un contrôle, l’agent est convaincu qu’il n’est pas interdit de territoire. Ce pouvoir a été mis en place afin d’enrayer le passage de clandestins et de décourager les tendances en matière de migration clandestine.

⁷ Le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile peut demander la cessation d’une demande d’asile d’une personne auprès de la SPR si la demande n’est plus requise, ou l’annulation du statut de réfugié d’une personne si ce dernier a été obtenu à la suite d’une fausse déclaration des faits pertinents pour la demande d’asile.

The PCISA and IRPRs changes created two possibilities with respect to the availability of the automatic stay of removal

- (1) Those with the automatic stay of removal eliminated — These would be people who are ineligible to appeal their negative RPD decision to RAD; and
- (2) Those retaining the automatic stay of removal — These would be people who:
 - (a) are eligible to appeal their negative RPD decision to RAD;
 - (b) appealed; and
 - (c) subsequently sought leave for judicial review of their RAD decision at the Federal Court.

Transitional period — Refugee Reform

Generally, refugee claims are continually on-going from the time an officer refers a refugee claim to the RPD for a decision, to the time the decision is made by the RPD. To implement the Refugee Reform initiative, transitional measures were needed to provide certainty with respect to when the changes would apply to a given claim in process before the RPD at the time of the coming into force of the new automatic stay of removal regulations. For the purposes of this proposal, there were two relevant transitional mechanisms: (1) subsection 36(1) of BRRRA; and (2) the transitional provision 2(b)(i) of the *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations* and cited by the IRPRs.

1. Subsection 36(1) of BRRRA

The amendments to the IRPA that were made through BRRRA received royal assent from Parliament on June 29, 2010; however, subsection 36(1) of BRRRA did not come into force on June 29, 2010. The intention was to bring subsection 36(1) of the BRRRA into force at a later date. This would be accomplished through an Order in Council (OIC).

Essentially, this transitional implementation mechanism was meant to apply in the following manner: (a) for refugee claims referred to the RPD before the subsection came into force — claimants would not have a right to appeal to the RAD; and (b) for refugee claims referred to the RPD after the subsection came into force — establish the claimant's right of appeal to RAD, assuming the claimant was eligible to do so.

2. IRPR transitional provision

The transitional provision, located within the IRPRs, grants claimants an automatic stay of removal if the claimant:

- (a) was denied the right of appeal to the RAD by subsection 36(1) of the BRRRA only;
- (b) has applied for leave to judicial review of a RPD decision; and
- (c) the claimant does not fall into one of the above-described categories (i.e. DCO, MUC, claims with no credible basis, STCA exemption claims, irregular arrivals, withdrawn and abandoned, and claims that have been ceased or vacated).

Order in Council

An OIC was used to bring subsection 36(1) of BRRRA into force. The intention had been to bring subsection 36(1) of BRRRA into

Les changements apportés à la LVPSIC et au RIPR ont créé deux possibilités concernant l'accès au sursis automatique de la mesure de renvoi :

- (1) le sursis automatique de la mesure de renvoi est supprimé — ces personnes ne bénéficient pas du droit d'interjeter appel de la décision défavorable de la SPR auprès de la SAR;
- (2) le sursis automatique de la mesure de renvoi est maintenu — ces personnes :
 - a) sont autorisées à faire appel de la décision défavorable de la SPR auprès de la SAR;
 - b) ont interjeté appel;
 - c) ont demandé par la suite l'autorisation de contrôle judiciaire de la décision de la SAR auprès de la Cour fédérale.

Période de transition — Réforme du système d'octroi de l'asile

En règle générale, une demande d'asile demeure en cours à partir du moment où un agent la transmet à la SPR pour une prise de décisions jusqu'au moment où la décision est rendue par la SPR. Aux fins de la mise en œuvre de l'initiative de Réforme du système d'octroi de l'asile, des mesures de transition sont nécessaires pour donner une certitude quant au moment où les changements s'appliqueront à une demande en cours auprès de la SPR lorsque les nouvelles dispositions sur le sursis de la mesure de renvoi entreront en vigueur. Aux fins du présent projet, il y a deux mécanismes de transition : (1) paragraphe 36(1) de la LMRER; (2) disposition transitoire 2(b)(i) du *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, cités dans le RIPR.

1. Paragraphe 36(1) de la LMRER

Les modifications apportées à la LIPR grâce à la LMRER ont reçu la sanction royale du Parlement le 29 juin 2010; toutefois, le paragraphe 36(1) de la LMRER n'est pas entré en vigueur le 29 juin 2010. Le but était de mettre ce paragraphe en application à une date ultérieure. Ce changement serait apporté par un décret.

Essentiellement, les procédures de mise en œuvre de transition devaient être appliquées de la façon suivante : a) pour les demandes d'asile transmises à la SPR avant l'entrée en vigueur du paragraphe — les demandeurs n'auraient pas le droit d'interjeter appel auprès de la SAR; b) pour les demandes d'asile transmises à la SPR après l'entrée en vigueur du paragraphe — établir le droit du demandeur d'interjeter appel auprès de la SAR, en supposant que le demandeur était admissible à faire appel.

2. Disposition transitoire du RIPR

La disposition transitoire, intégrée au RIPR, accorde au demandeur un sursis automatique de la mesure de renvoi si le demandeur :

- a) s'est vu refuser le droit de faire appel à la SAR en vertu du paragraphe 36(1) de la LMRER seulement;
- b) a présenté une demande d'autorisation de contrôle judiciaire de la décision de la SPR;
- c) ne fait pas partie d'une des catégories mentionnées ci-dessus (c'est-à-dire POD, DMI, demandes ne répondant pas au critère du minimum de fondement, dispense de l'ETPS, arrivées irrégulières, désistement ou retrait de la demande et cessation ou annulation de la demande).

Décret

Un décret a été adopté pour faire entrer en vigueur le paragraphe 36(1) de la LMRER. Le but était de le faire entrer en vigueur

force on December 15, 2012 (i.e. on the same day that the RAD was intended to come into existence). However, subsection 36(1) of the BRRRA came into force on August 15, 2012, as a consequence of having to bring all of section 36 into force in order to enact an unrelated provision in subsection 36(2). Accordingly, claims referred to the RPD between August 15 and December 14, 2012, were unintentionally given a right to appeal to the RAD, which was contrary to the policy intent, inconsistent with the legislative framework, and before the creation of the RAD itself.

The EAPA, which came into force on June 26, 2013, addressed this issue. The EAPA eliminated the right of appeal to the RAD for claimants referred between August 15 and December 14, 2012, who had not yet received an RPD decision at the time the EAPA came into force. However, in doing so, it inadvertently also eliminated the automatic stay of removal for some failed refugee claimants. Accordingly, some failed refugee claimants who file for judicial review of their negative RPD decision would also be required to apply to the Federal Court for a stay of removal pending the outcome of the application for leave, or else be removed. The EAPA amendments apply to refugee claims: (a) referred to the RPD between August 15 and December 14, 2012; and (b) with an outstanding decision before the RPD at the coming into force of the EAPA.

Objectives

The objective is to provide an automatic stay of removal for certain claimants as further described in the section below.

Description

The proposed text will provide an automatic stay of removal for claimants:

- (a) whose claim for protection was referred to the RPD for a decision between August 15, 2012, and December 14, 2012;
- (b) whose RPD decision in respect of that claim took effect after June 26, 2013;
- (c) who have applied or will apply for leave for judicial review of that RPD decision; and
- (d) who do not fall into one of the above-mentioned categories (i.e. DCO, MUC and claims with no credible basis, STCA-exception claimants, “irregular arrivals,” withdrawn and abandoned, and claims that have been vacated or ceased).

Other exceptions and limitations to the automatic stay of removal under section 231 of the IRPRs will continue to apply (e.g. the exception applicable to persons who are subject to removal orders because they are inadmissible on grounds of serious criminality). The stay will end upon resolution of the litigation.

“One-for-One” Rule

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

Small business lens

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

le 15 décembre 2012 (c’est-à-dire la date à laquelle la SAR devait voir le jour). Toutefois, le paragraphe 36(1) de la LMRER est entré en vigueur le 15 août 2012 parce qu’il a fallu adopter l’intégralité de l’article 36 pour pouvoir promulguer une disposition distincte en vertu du paragraphe 36(2). Par conséquent, les demandes transmises à la SPR du 15 août au 14 décembre 2012 ont reçu de façon involontaire le droit d’interjeter appel auprès de la SAR, ce qui était contraire au but de la politique et non conforme au cadre législatif, et ce, avant même que la SAR ne soit mise en place.

La LPAE, qui est entrée en vigueur le 26 juin 2013, traitait de cet enjeu. Ainsi, la LPAE a supprimé le droit d’interjeter appel auprès de la SAR pour les demandes transmises du 15 août au 14 décembre 2012 au sujet desquelles la SPR n’avait pas encore rendu de décision au moment où la LPAE est entrée en vigueur. Toutefois, ce faisant, la suppression du droit d’appel a aussi mis fin de façon involontaire au sursis automatique de la mesure de renvoi pour certains des demandeurs d’asile déboutés. Par conséquent, certains demandeurs d’asile déboutés qui demandent un contrôle judiciaire de la décision défavorable de la SPR devraient aussi faire une demande auprès de la Cour fédérale pour obtenir un sursis du renvoi en attendant l’issue de leur demande de contrôle judiciaire, sinon ils seront renvoyés. Les modifications apportées à la LPAE concernent les demandes d’asile : a) qui ont été transmises à la SPR du 15 août au 14 décembre 2012; b) pour lesquelles la SPR n’avait pas encore rendu de décisions lorsque la LPAE est entrée en vigueur.

Objectifs

L’objectif consiste à accorder un sursis automatique de la mesure de renvoi pour certains demandeurs comme il est décrit plus en détail ci-dessous.

Description

Le texte proposé prévoit un sursis automatique de la mesure de renvoi pour les demandeurs :

- a) dont la demande d’asile a été déferée à la SPR entre le 15 août et le 14 décembre 2012 aux fins d’une décision;
- b) dont la décision du SPR n’a pris effet qu’après le 26 juin 2013;
- c) qui ont présenté ou présenteront une demande de contrôle judiciaire de la décision de la SPR;
- d) qui n’entrent pas dans les catégories mentionnées précédemment (c’est-à-dire POD, DMI, demandes qui ne répondent pas au critère du minimum de fondement, dispense de l’ETPS, arrivées irrégulières, désistement ou retrait de la demande et cessation ou annulation de la demande).

D’autres exceptions et limites au sursis automatique au renvoi selon l’article 231 du RPR resteront valables (par exemple l’exception relative aux personnes faisant l’objet d’une mesure de renvoi du fait qu’elles sont interdites de territoire pour grande criminalité). Le sursis prendra fin une fois le litige réglé.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à cette proposition étant donné qu’aucun changement n’est apporté aux coûts administratifs pour les entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à cette proposition puisqu’il n’y a pas de coûts pour les petites entreprises.

Consultation

On September 16, 2013, the following stakeholders were notified that consideration was being given to these proposed regulatory amendments:

Canadian Bar Association;
United Nations High Commission for Refugees;
Canadian Council for Refugees;
Canadian Association of Refugee Lawyers;
Immigration and Refugee Board; and
Association québécoise des avocats et avocates en droit de l'immigration.

Stakeholders were invited to provide any comments or concerns on this initiative to the CBSA. The eight working day comment period closed on September 25, 2013. No comments or concerns were received.

Citizenship and Immigration Canada and the Department of Justice are also key stakeholders in this initiative. They have expressed strong support for this proposal.

Rationale

The proposed amendment reinstates the automatic stay of removal for those failed refugee claimants who lost it as a result of being disqualified from accessing the RAD upon the coming into force of the EAPA. It will be confined to claimants under the aforementioned circumstances as was originally intended and is not expected to impact other claimants.

Qualitative costs and benefits

There would be no costs to the Government, business, consumers or Canadians as a result of the proposed regulatory amendment. The proposed Regulations are technical in nature, and do not represent any new processes to be undertaken by the CBSA.

The individuals that will be the most directly impacted by this proposal will benefit in that they will not need to seek judicial stays to prevent their removal, thereby avoiding litigation costs.

The Federal Court will benefit from the reinstatement of the automatic stay of removal under this proposal in that its time will be devoted to other cases, rather than hearing applications for a judicial stay.

Contact

Richard St Marseille
Manager
Canada Border Services Agency
Horizontal Policy
100 Metcalfe Street, 10th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0L8
Telephone: 613-954-3923

Consultation

Le 16 septembre 2013, les intervenants suivants ont reçu un avis selon lequel ces modifications réglementaires proposées seront prises en considération :

Association du Barreau canadien;
Haut Commissariat des Nations unies pour les réfugiés;
Conseil canadien pour les réfugiés;
Association canadienne des avocats et avocates en droit des réfugiés;
Commission de l'immigration et du statut de réfugié;
Association québécoise des avocats et avocates en droit de l'immigration.

Les intervenants ont été invités à présenter leurs commentaires ou leurs préoccupations au sujet de cette initiative de l'ASFC. La période de consultation de huit jours ouvrables s'est achevée le 25 septembre 2013. Aucun commentaire ou préoccupation n'a été présenté.

Citoyenneté et Immigration Canada et le ministère de la Justice sont aussi des intervenants clés dans cette initiative. Ils sont fortement en faveur de cette proposition.

Justification

Les modifications proposées rétablissent le sursis automatique de la mesure de renvoi pour les demandeurs d'asile déboutés qui ont perdu ce sursis à la suite de l'entrée en vigueur de la LPAE, qui les a disqualifiés de l'accès à la SAR. Ces modifications seront restreintes aux demandeurs touchés par les circonstances susmentionnées selon le but original et ne devraient avoir aucun effet sur les autres demandeurs.

Coûts qualitatifs et avantages

Il n'y aurait pas de coûts pour le gouvernement, les entreprises, les consommateurs ou les Canadiens liés à la modification réglementaire proposée. Le règlement proposé est de nature technique et ne comporte aucun nouveau processus devant être pris en charge par l'ASFC.

Les personnes qui seront le plus directement touchées par cette proposition auront comme avantage de ne pas avoir à demander un sursis judiciaire afin d'empêcher leur renvoi et donc d'éviter les coûts relatifs au litige.

La Cour fédérale profitera du rétablissement du sursis automatique de la mesure de renvoi dans le cadre de cette proposition puisqu'elle pourra consacrer son temps à d'autres cas plutôt que d'entendre des demandes de sursis judiciaire.

Personne-ressource

Richard St Marseille
Gestionnaire
Agence des services frontaliers du Canada
Politique horizontale
100, rue Metcalfe, 10^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0L8
Téléphone : 613-954-3923

Registration
SOR/2014-167 June 19, 2014

Enregistrement
DORS/2014-167 Le 19 juin 2014

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

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

**Order 2014-87-05-01 Amending the Domestic
Substances List**

Arrêté 2014-87-05-01 modifiant la Liste intérieure

Whereas the Minister of the Environment has been provided with information under either paragraph 87(1)(a) or (5)(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a in respect of each substance referred to in the annexed Order;

Attendu que la ministre de l'Environnement a reçu les renseignements visés aux alinéas 87(1)a) ou (5)a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a concernant chaque substance visée par l'arrêté ci-après;

Whereas, in respect of the substances being added to the *Domestic Substances List*^b pursuant to subsection 87(1) of that Act, the Minister of the Environment and the Minister of Health are satisfied that those substances have been manufactured in or imported into Canada, by the person who provided the information, in excess of the quantity prescribed under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*^c;

Attendu que la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé sont convaincues que celles de ces substances qui sont ajoutées à la *Liste intérieure*^b en vertu du paragraphe 87(1) de cette loi ont été fabriquées ou importées au Canada, par la personne qui a fourni les renseignements, en une quantité supérieure à celle prévue par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*^c;

Whereas the period for assessing the information under section 83 of that Act has expired;

Attendu que le délai d'évaluation prévu à l'article 83 de cette loi est expiré;

And whereas no conditions under paragraph 84(1)(a) of that Act in respect of the substances are in effect;

Attendu que les substances ne sont assujetties à aucune condition précisée au titre de l'alinéa 84(1)a) de cette loi,

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsections 87(1) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, makes the annexed *Order 2014-87-05-01 Amending the Domestic Substances List*.

À ces causes, en vertu des paragraphes 87(1) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, la ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2014-87-05-01 modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Gatineau, June 12, 2014

Gatineau, le 12 juin 2014

LEONA AGLUKKAQ
Minister of the Environment

La ministre de l'Environnement
LEONA AGLUKKAQ

**ORDER 2014-87-05-01 AMENDING THE
DOMESTIC SUBSTANCES LIST**

**ARRÊTÉ 2014-87-05-01 MODIFIANT
LA LISTE INTÉRIEURE**

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. Part 1 of the *Domestic Substances List*¹ is amended by adding the following in numerical order:

1. La partie 1 de la *Liste intérieure*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

- 687-47-8 N
- 17084-02-5 N
- 26099-88-7 N-P
- 35194-63-9 N-P
- 55426-12-5 N-P
- 64742-70-7 N
- 69011-40-1 N-P
- 207239-21-2 N-P
- 358753-01-2 N-P
- 488114-49-4 N
- 1211908-05-2 N
- 1217266-27-7 N

- 687-47-8 N
- 17084-02-5 N
- 26099-88-7 N-P
- 35194-63-9 N-P
- 55426-12-5 N-P
- 64742-70-7 N
- 69011-40-1 N-P
- 207239-21-2 N-P
- 358753-01-2 N-P
- 488114-49-4 N
- 1211908-05-2 N
- 1217266-27-7 N

^a S.C. 1999, c. 33
^b SOR/94-311
^c SOR/2005-247
¹ SOR/94-311

^a L.C. 1999, ch. 33
^b DORS/94-311
^c DORS/2005-247
¹ DORS/94-311

1402600-37-6 N-P
1469780-73-1 N-P1402600-37-6 N-P
1469780-73-1 N-P**2. Part 3 of the List is amended by adding the following in numerical order:****2. La partie 3 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :**

- 13493-2 N-P Polymer with cyclodiisocyanate, branched alkyl diol, alkyl diol, adipic acid, vinyl alkyl triol, and trimethylol propane grafted with alkyl acrylate, methyl methacrylate, acrylic acid and hydroxy alkyl methacrylate, peroxide initiated, *N,N*-dimethylethanolamine salt
Polymère d'un cyclodiisocyanate, d'un alcanediol ramifié, d'un alcanediol, de l'acide hexanedioïque, d'un éthénylalkanetriol, du 2-éthyl-2-(hydroxyméthyl)propane-1,3-diol greffé avec un acrylate d'alkyle, du méthacrylate de méthyle, de l'acide acrylique et un méthacrylate d'hydroxyalkyle, amorcé avec un peroxyde, sel de 2-(diméthylamino)éthanol
- 14715-0 N Lecithin metal salt
Sel métallique de lécithine
- 17430-6 N-P Polymer of carbopolycyclic alkyl diisocyanate blocked, 2-(2-alkoxyethoxy)ethanol and alkanediol-2-alkyl-2-(hydroxymethyl)-
Polymère de diisocyanate d'un alkylcarbopolycycle séquencé avec du 2-(2-alcoxyéthoxy)éthanol et du 2-alkyl-2-(hydroxyméthyl)alcanediol
- 18354-3 N-P Soybean oil, polymer with benzoic acid, substituted cyclohexyl isocyanate, pentaerythritol, phthalic anhydride and polyethylene glycol
Huile de soja polymérisée avec de l'acide benzoïque, un isocyanate de cyclohexène substitué, du 2,2-bis(hydroxyméthyl)propane-1,3-diol, de l'isobenzofurane-1,3-dione et du poly(éthane-1,2-diol)
- 18673-7 N-P Fatty acid, C₁₈-unsatd., dimers, di-Me esters, hydrogenated, polymers with adipic acid, 1,3-bis(1-isocyanato-1-methylethyl)benzene, 3-hydroxy-2-(hydroxymethyl)-2-alkylpropanoic acid, 1,1'-methylenebis[4-isocyanatocyclohexane], neopentyl glycol and 2-oxepanone, compds. with triethylamine
Esters diméthyliques de dimères d'acides gras en C₁₈ insaturés, hydrogénés, polymérisés avec de l'acide hexanedioïque, du 1,3-bis(2-isocyanatopropane-2-yl)benzène, de l'acide 2-hydroxyalkyl-2-hydroxyméthylpropanoïque, du 1,1'-méthylènebis[4-isocyanatocyclohexane], du néopentanediol et de l'oxépan-2-one, composés avec de la *N,N*-diéthyléthanimine
- 18674-8 N-P Alkyldioic acid, 2-methylene-, polymer with 2-propenoic acid and sodium 2-methyl-2-[(1-oxo-2-propen-1-yl)amino]-1-propanesulfonate (1:1), sodium salt
Acide 2-méthylène-alcanedioïque polymérisé avec de l'acide acrylique et du 2-méthyl-2-[(1-oxoprop-2-én-1-yl)amino]propane-1-sulfonate de sodium (1/1), sel de sodium
- 18675-0 N-P 2-Propenoic acid, 2-methyl-, butyl ester, polymer with alkyl 2-propenoate and 2-ethylhexyl 2-propenoate
Méthacrylate de butyle polymérisé avec un acrylate d'alkyle et de l'acrylate de 2-éthylhexyle
- 18676-1 N-P Hexanedioic acid, polymer with cyclohexyl 2-methyl-2-propenoate, *N*-(1,1-dimethyl-3-oxobutyl)-2-propenamide, 1,6-hexanediol, 3-hydroxy-2-(hydroxyalkyl)-2-methylpropanoic acid, 1,1'-methylenebis[4-isocyanatocyclohexane] and methyl 2-methyl-propenoate, *tert*-Bu hydroperoxide-initiated, compds. with *N,N*-diethylethanimine
Acide hexanedioïque polymérisé avec du méthacrylate de cyclohexyle, du *N*-(2-méthyl-4-oxopentane-2-yl)acrylamide, de l'hexane-1,6-diol, de l'acide 2-hydroxyméthyl-2-hydroxyalkylpropanoïque, du 1,1'-méthylènebis[4-isocyanatocyclohexane] et du méthacrylate de méthyle, amorcé avec du peroxyde de *tert*-butyle, composés avec de la *N,N*-diéthyléthanimine
- 18677-2 N 1,2-Ethanediamine, polymer with heteromonocycle, reaction products with 2-[(C₈₋₁₀-alkyloxy)methyl]oxirane and 2-[[3-(trimethoxysilyl)propoxy]methyl]oxirane, hydrolyzed, sodium salts
Éthane-1,2-diamine polymérisée avec un hétéromonocycle, produits de la réaction avec du 2 [(alcoxy en C₈₋₁₀)méthyl]oxirane et du 2-[[3-(triméthoxysilyl)propoxy]méthyl]oxirane, hydrolysés, sels de sodium
- 18678-3 N-P Poly(oxy-1,2-ethanediyl), polyhydroxyalkyl[ω-hydroxy-, 2-hydroxyhexadecyl ether
Alcanepolyyle[poly[ω-hydroxypoly(oxyéthane-1,2-diyle)]], oxyde 2-hydroxyhexadécylique
- 18680-5 N Benzenesulfonic acid, dimethyl-, mono-*sec*-alkyl derivs., sodium salts
Diméthyl(mono(*sec*-alkyl))benzènesulfonates de sodium
- 18681-6 N-P 1,3-Benzenedicarboxylic acid, 5-substituted-, 1,3-dimethyl ester, sodium salt (1:1), polymer with *N*1-(2-aminoethyl)-1,2-ethanediamine, 1,6-diisocyanatohexane, 1,2-ethanediamine, hexanedioic acid, 5-isocyanato-1-(isocyanatomethyl)-1,3,3-trimethylcyclohexane and 3-methyl-1,5-pentanediol
Téréphtalate de diméthyle substitué en position 5, sel de sodium (1/1), polymérisé avec de la *N*-(2-aminoéthyl)éthane-1,2-diamine, du 1,6-diisocyanatohexane, de l'éthane-1,2-diamine, de l'acide hexanedioïque, du 5-isocyanato-1-(isocyanatométhyl)-1,3,3-triméthylcyclohexane et du 3-méthylpentane-1,5-diol

18683-8 N-P 2-Propenoic acid, 2-methyl-, polymer with butyl 2-propenoate, 1,2-ethanediyl bis(2-methyl-2-propenoate), ethenylbenzene, 2-alkyloxirane polymer with oxirane mono(hydrogen sulfate) methylalkenyl ether ammonium salt (1:1), ethyl 2-propenoate, 2-hydroxyethyl 2-methyl-2-propenoate and methyl 2-methyl-2-propenoate
Acide méthacrylique polymérisé avec de l'acrylate de butyle, du diméthacrylate d'éthane-1,2-diyle, du styrène, un alkyloxirane polymérisé avec un sel d'ammonium d'oxyde d'hydrogénosulfate d'oxirane et de méthylalcényle (1/1), de l'acrylate d'éthyle, du méthacrylate de 2-hydroxyéthyle et du méthacrylate de méthyle

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 2079, following SOR/2014-168.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de cet arrêté se trouve à la page 2079, à la suite du DORS/2014-168.

Registration
SOR/2014-168 June 19, 2014

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order 2014-66-05-01 Amending the Domestic Substances List

Whereas the Minister of the Environment is satisfied that the substance referred to in the annexed Order was, between January 1, 1984 and December 31, 1986, imported into Canada by a person in a quantity of not less than 100 kg in any one calendar year, meeting the requirement set out in paragraph 66(1)(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsection 66(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, makes the annexed *Order 2014-66-05-01 Amending the Domestic Substances List*.

Gatineau, June 12, 2014

LEONA AGLUKKAQ
Minister of the Environment

ORDER 2014-66-05-01 AMENDING THE DOMESTIC SUBSTANCES LIST

AMENDMENT

1. Part 1 of the *Domestic Substances List*¹ is amended by adding the following in numerical order:

1244003-26-6

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the orders.)

Issues

Canadians depend on substances that are used in hundreds of goods, from medicines to computers, fabric and fuels. Under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999), substances (chemicals, polymers, and living organisms) “new” to Canada are subject to reporting requirements before they can be manufactured or imported. This limits market access until human health and environmental impacts associated with the new substances are assessed and managed where appropriate.

Environment Canada and Health Canada assessed the information on 27 new substances reported, under subsection 81(1) of

^a S.C. 1999, c. 33
¹ SOR/94-311

Enregistrement
DORS/2014-168 Le 19 juin 2014

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

Arrêté 2014-66-05-01 modifiant la Liste intérieure

Attendu que la ministre de l'Environnement estime que la substance visée par l'arrêté ci-après a été, entre le 1^{er} janvier 1984 et le 31 décembre 1986, importée au Canada par une personne en une quantité d'au moins 100 kg au cours d'une année civile et que le critère fixé à l'alinéa 66(1)a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a est ainsi rempli,

À ces causes, en vertu du paragraphe 66(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, la ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2014-66-05-01 modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Gatineau, le 12 juin 2014

La ministre de l'Environnement
LEONA AGLUKKAQ

ARRÊTÉ 2014-66-05-01 MODIFIANT LA LISTE INTÉRIEURE

MODIFICATION

1. La partie 1 de la *Liste intérieure*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

1244003-26-6

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des arrêtés.)

Enjeux

Les Canadiens dépendent des substances qui sont utilisées dans des centaines de produits, notamment les médicaments, les ordinateurs, les tissus et les carburants. Aux termes de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)], les substances (chimiques, polymères et organismes vivants) « nouvelles » au Canada sont assujetties à des obligations de déclaration avant leur fabrication ou leur importation. Cela en limite la commercialisation jusqu'à ce que les risques pour la santé humaine et l'environnement aient été évalués et gérés de façon appropriée.

Environnement Canada et Santé Canada ont évalué les renseignements relatifs à 27 nouvelles substances soumises au Programme

^a L.C. 1999, ch. 33
¹ DORS/94-311

CEPA 1999, to the New Substances Program and determined that they meet the necessary criteria for their addition to the *Domestic Substances List* (DSL). Under CEPA 1999, the Minister of the Environment must add a substance to the DSL within 120 days after the criteria listed in section 87 have been met. Alternatively, a substance can be added under subsection 66(3) when it can be demonstrated that the substance was in commerce in the 1980s. Industry has open market access to substances that are added to the DSL.

Background

The Domestic Substances List

The DSL is a list of substances (chemicals, polymers, and living organisms) that are considered “existing” in Canada for the purposes of CEPA 1999. “New” substances which are not on the DSL are subject to notification and assessment requirements before they can be manufactured in or imported into Canada. These requirements are set out in subsections 81(1) and 106(1) of CEPA 1999 as well as in the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* and the *New Substances Notification Regulations (Organisms)*.

The DSL was published in the *Canada Gazette*, Part II, in May 1994.² The DSL is amended 10 times a year, on average; these amendments may add or remove substances or make corrections to the DSL.

The Non-domestic Substances List

The *Non-domestic Substances List* (NDSL) is a list of substances “new” to Canada that are subject to reduced notification and assessment requirements when manufactured in or imported into Canada in quantities above 1 000 kg per year. The NDSL only applies to chemicals and polymers.

The United States and Canada have similar new substances programs to assess new chemicals’ impact on human health and the environment prior to manufacture in or import into the country. Substances are eligible for listing on the United States *Toxic Substances Control Act* (TSCA) Inventory once they have undergone a new substances assessment in the United States. Substances that have been listed on the public portion of the TSCA Inventory for a minimum of one calendar year and that are not subject to risk management controls in either country are eligible for listing on Canada’s NDSL. On a semi-annual basis, Canada subsequently updates the NDSL based on amendments to the United States TSCA Inventory.

While chemicals and polymers on the DSL are not subject to the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*, those on the NDSL remain subject to them but with lesser reporting requirements, in recognition that they have undergone notification and assessment in the United States. This protects human health and the environment by ensuring that NDSL substances will undergo risk assessments in Canada, but leverages assessments conducted in the United States to lessen the reporting requirements imposed on industry.

des substances nouvelles aux termes du paragraphe 81(1) de la LCPE (1999) et ont déterminé que les substances doivent être ajoutées à la *Liste intérieure* (LI). En vertu de la LCPE (1999), le ministre de l’Environnement doit ajouter une substance à la LI dans les 120 jours suivant la réalisation des critères énumérés à l’article 87. Par ailleurs, une substance peut être ajoutée aux termes du paragraphe 66(3) lorsqu’il est possible de démontrer qu’elle était commercialisée dans les années 1980. L’industrie a libre accès aux substances qui sont ajoutées à la *Liste intérieure*.

Contexte

La Liste intérieure

La LI est une liste de substances (chimiques, polymères et organismes vivants) qui sont considérées comme « existantes » au Canada selon la LCPE (1999). Les substances « nouvelles », c’est-à-dire celles ne figurant pas sur la LI, doivent faire l’objet d’une déclaration et d’une évaluation avant leur fabrication ou leur importation au Canada. Ces exigences sont exprimées aux paragraphes 81(1) et 106(1) de la LCPE (1999) ainsi que dans le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* et le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (organismes)*.

La LI a été publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en mai 1994.² On modifie cette liste en moyenne 10 fois par année afin d’y ajouter ou radier des substances, ou pour y faire des corrections.

La Liste extérieure

La *Liste extérieure* (LE) est une liste de substances nouvelles au Canada qui sont assujetties aux exigences réduites de déclaration et d’évaluation lorsque la quantité fabriquée ou importée au Canada dépasse 1 000 kg par année. La LE s’applique uniquement aux produits chimiques et aux polymères.

Les États-Unis et le Canada disposent de programmes similaires leur permettant d’évaluer l’impact des nouvelles substances chimiques sur la santé humaine et l’environnement avant leur fabrication ou leur importation dans le pays. Aux États-Unis, une substance peut être inscrite à l’inventaire de la *Toxic Substances Control Act* (TSCA) [loi américaine réglementant les substances toxiques] à l’issue d’une évaluation. Les substances qui figurent à la partie publique de l’inventaire de la TSCA depuis au moins une année civile et qui ne font pas l’objet de mesures de gestion des risques ni au Canada ni aux États-Unis peuvent être inscrites à la LE du Canada. Tous les six mois, le Canada met à jour la LE en fonction des modifications apportées à l’inventaire de la TSCA.

Les substances chimiques et les polymères de la LI ne sont pas assujetties au *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*, contrairement à celles de la LE. Les substances de la LE sont toutefois soumises à des exigences de déclaration moindres, étant donné qu’elles ont fait l’objet d’une évaluation et d’une déclaration aux États-Unis. Ce système permet d’assurer la protection de la santé humaine et de l’environnement en veillant à ce que les substances inscrites à la LE fassent l’objet d’une évaluation des risques au Canada, tout en tirant profit des évaluations réalisées aux États-Unis afin de réduire les exigences de déclaration qui pèsent sur

² The *Order 2001-87-04-01 Amending the Domestic Substances List* (SOR/2001-214), published in the *Canada Gazette*, Part II, in July 2001, establishes the structure of the *Domestic Substances List*. For more information, please visit <http://publications.gc.ca/gazette/archives/p2/2001/2001-07-04/pdf/g2-13514.pdf>.

² L’*Arrêté 2001-87-04-01 modifiant la Liste intérieure* (DORS/2001-214), publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en juillet 2001, établit la structure de la *Liste intérieure*. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le document suivant : <http://publications.gc.ca/gazette/archives/p2/2001/2001-07-04/pdf/g2-13514.pdf>.

Once substances are added to the DSL, they must be deleted from the NDSL, as a substance cannot be on both the DSL and NDSL simultaneously because these lists involve different regulatory requirements.

Objectives

The objectives of the *Order 2014-87-05-01 Amending the Domestic Substances List* and the *Order 2014-66-05-01 Amending the Domestic Substances List* (hereafter referred to as “the orders”) are to comply with the requirements of CEPA 1999 and facilitate access to and use of 28 substances by removing reporting requirements under the New Substances program associated with their import or manufacture.

Description

The orders add 28 substances to the DSL. To protect confidential business information, 13 of the 28 substances being added to the DSL will have masked chemical names.

Furthermore, as substances cannot be on both the DSL and the NDSL simultaneously, the proposed Order 2014-87-05-02 will delete 10 of the 28 substances from the NDSL as they meet the necessary criteria for addition to the DSL.

Additions to the Domestic Substances List

Substances must be added to the *Domestic Substances List* under section 66 of CEPA 1999 if they were, between January 1, 1984, and December 31, 1986, manufactured or imported into Canada by any person in a quantity greater than 100 kg in any one calendar year, or if they were in Canadian commerce, or used for commercial manufacturing purposes in Canada.

A substance must be added to the DSL under subsections 87(1) or (5) of CEPA 1999 within 120 days once all of the following conditions are met:

- the Minister of the Environment has been provided with information regarding the substance;³
- the Minister of the Environment and the Minister of Health are satisfied that the substance has already been manufactured in or imported into Canada by the person who provided the information in a quantity beyond that set out in section 87 of CEPA 1999, or that all prescribed information has been provided to the Minister of the Environment, irrespective of the quantities;
- the period prescribed for the assessment of the submitted information for the substance has expired; and
- the substance is not subject to any conditions imposed on its import or manufacture.

Publication of masked names

The orders mask the chemical name of 13 of the 28 substances being added to the DSL. Masked names are allowed by CEPA 1999 if the publication of the explicit chemical or biological name of a substance would result in the release of confidential business information. The procedure to be followed for creating a masked name

l'industrie. Lorsque les substances sont inscrites à la LI, elles doivent être retirées de la LE.

Une substance ne peut être inscrite à la fois sur la LI et sur la LE, car ces listes répondent à des exigences réglementaires différentes.

Objectifs

Les objectifs de l'*Arrêté 2014-87-05-01 modifiant la Liste intérieure* et de l'*Arrêté 2014-66-05-01 modifiant la Liste intérieure* (ci-après dénommés « les arrêtés ») sont de se conformer à la LCPE (1999) et de faciliter l'utilisation des 28 substances en les exemptant des exigences de déclaration du Programme des substances nouvelles liées à leur importation ou leur fabrication.

Description

Les arrêtés ajoutent 28 substances à la LI. Pour protéger l'information commerciale à caractère confidentiel, 13 des 28 substances qui sont ajoutées à la LI auront une dénomination chimique maquillée.

De plus, puisqu'une substance ne peut être inscrite à la fois sur la LI et la LE, l'Arrêté 2014-87-05-02 radie 10 des 28 substances de la LE pour qu'elles soient ajoutées à la LI.

Adjonction à la Liste intérieure

L'article 66 de la LCPE (1999) exige qu'une substance soit inscrite à la *Liste intérieure* si, entre le 1^{er} janvier 1984 et le 31 décembre 1986, elle a été fabriquée ou importée au Canada par une personne en une quantité de plus de 100 kg au cours d'une année civile ou elle a été commercialisée ou utilisée à des fins commerciales au Canada.

Le paragraphe 87(1) ou (5) de la LCPE (1999) exige pour sa part qu'une substance soit ajoutée à la LI dans les 120 jours suivant la réalisation des conditions suivantes :

- la ministre de l'Environnement a reçu un dossier complet de renseignements concernant la substance³;
- la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé sont convaincues que la substance a déjà été fabriquée ou importée au Canada par la personne qui a fourni les renseignements en une quantité supérieure aux quantités mentionnées à l'article 87 de la LCPE (1999), ou que toute l'information prescrite a été fournie à la ministre de l'Environnement, quelle que soit la quantité importée ou fabriquée;
- le délai prévu pour l'évaluation de l'information soumise relativement à la substance est expiré;
- la substance n'est assujettie à aucune condition relativement à son importation ou à sa fabrication.

Publication des dénominations maquillées

Les arrêtés maquillent la dénomination chimique de 13 des 28 substances ajoutées à la LI. Les dénominations maquillées sont autorisées par la LCPE (1999) lorsque la publication de la dénomination chimique ou biologique de la substance dévoilerait de l'information commerciale à caractère confidentiel. Les étapes à suivre

³ The most comprehensive package, with information about the substances, depends on the class of a substance. The information requirements are set out in the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* under CEPA 1999.

³ Le dossier le plus complet, avec des informations sur les substances, dépend de la classe à laquelle la substance appartient; les exigences d'information sont énoncées dans le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* adopté en vertu de la LCPE (1999).

is set out in the *Masked Name Regulations* under CEPA 1999. Substances with a masked name are added under the confidential portion of the DSL. Anyone who wishes to determine if a substance is on the confidential portion of the DSL must file a Notice of Bona Fide Intent to Manufacture or Import with the New Substances Program.

“One-for-One” Rule and small business lens

The orders do not trigger the “One-for-One” Rule as they do not add any additional costs to business. Also, the small business lens does not apply to the orders as they are not expected to add any administrative or compliance burden to small businesses. Rather, the orders provide industry with better access to the 28 substances being added to the DSL. The Government of Canada may conduct further risk assessments on any substance on the DSL.

Consultation

As the orders are administrative in nature and do not contain any information that would be subject to comment or objection by the general public, no consultation is required.

Rationale

Twenty-eight substances have met the necessary conditions for addition to the DSL. The orders add these substances to the DSL to exempt them from assessment and reporting requirements under subsection 81(1) of CEPA 1999.

The orders will benefit Canadians by enabling industry to use these substances in larger quantities. The orders will also benefit industry by reducing the administrative burden associated with the current regulatory status of these substances. As a result, it is expected that there will be no incremental costs to the public, industry or governments associated with the orders. However, the Government of Canada may still decide to assess any substance on the DSL under the existing substances provisions of CEPA 1999 (section 68 or 74).

Implementation, enforcement and service standards

The DSL identifies substances that, for the purposes of CEPA 1999, are not subject to the requirements of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* or the *New Substances Notification Regulations (Organisms)*. As the orders only add substances to the DSL, developing an implementation plan or a compliance strategy or establishing a service standard is not required.

Contact

Greg Carreau
Executive Director
Program Development and Engagement Division
Environment Canada
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Substances Management Information Line:
1-800-567-1999 (toll-free in Canada)
819-953-7156 (outside of Canada)
Fax: 819-953-7155
Email: substances@ec.gc.ca

pour créer une dénomination maquillée sont décrites dans le *Règlement sur les dénominations maquillées* pris en vertu de la LCPE (1999). Les substances ayant une dénomination maquillée sont ajoutées à la partie confidentielle de la *Liste intérieure*. Quiconque désire savoir si une substance est inscrite à cette partie de la *Liste intérieure* doit soumettre un avis d'intention véritable pour la fabrication ou l'importation au Programme des substances nouvelles.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises

Les arrêtés ne déclenchent pas la règle du « un pour un », car ils n'engendrent pas de coûts additionnels pour les entreprises. De plus, la lentille des petites entreprises ne s'applique pas à ces arrêtés, car ils ne devraient pas engendrer de fardeau administratif ou de conformité pour les petites entreprises. Au contraire, les arrêtés fournissent à l'industrie un meilleur accès aux 28 substances ajoutées à la LI. Le gouvernement du Canada peut procéder à des évaluations de risques pour toute substance sur la LI.

Consultation

Puisque les arrêtés sont de nature administrative et ne contiennent aucune information qui pourrait faire l'objet de commentaires ou d'objections du grand public, aucune consultation n'est nécessaire.

Justification

Vingt-huit substances sont admissibles pour adjonction à la LI. Les arrêtés ajoutent ces substances à la LI, les exemptant ainsi des exigences de déclaration et d'évaluation du paragraphe 81(1) de la LCPE (1999).

Les arrêtés favoriseront les Canadiens en permettant à l'industrie d'utiliser ces substances en quantités plus importantes. Les arrêtés profiteront également à l'industrie en réduisant le fardeau administratif associé au statut réglementaire actuel de ces substances. Les arrêtés n'entraîneront aucun coût pour le public, l'industrie ou les gouvernements. Toutefois, le gouvernement du Canada peut encore décider d'évaluer toute substance sur la LI en vertu des dispositions de la LCPE (1999) concernant les substances existantes (article 68 ou 74).

Mise en œuvre, application et normes de service

La LI recense les substances qui, aux fins de la LCPE (1999), ne sont pas soumises aux exigences du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* ou du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (organismes)*. De plus, puisque les arrêtés ne font qu'ajouter des substances à la LI, il n'est pas nécessaire d'établir de plan de mise en œuvre, de stratégie de conformité ou de normes de service.

Personne-ressource

Greg Carreau
Directeur exécutif
Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes
Environnement Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Ligne d'information sur la gestion des substances :
1-800-567-1999 (sans frais au Canada)
819-953-7156 (à l'extérieur du Canada)
Télécopieur : 819-953-7155
Courriel : substances@ec.gc.ca

Registration
SOR/2014-169 June 20, 2014

IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations

P.C. 2014-839 June 20, 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to subsection 5(1) and section 89^a of the *Immigration and Refugee Protection Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) Subsection 315.2(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*¹ is replaced by the following:

Fee — \$1,000

315.2 (1) A fee of \$1,000 is payable for the provision of services in relation to an opinion from the Department of Employment and Social Development that is requested by an employer or group of employers under subsection 203(2) for each offer of employment in respect of which the request is made.

(2) Paragraph 315.2(5)(c) of the Regulations is repealed.

COMING INTO FORCE

2. 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.)

Executive summary

Issues: The cost of administering the Temporary Foreign Worker Program (TFWP) has increased since the initial introduction of processing fee on July 31, 2013. In addition, despite being truly seasonal and temporary, positions in feed lot services are not currently exempted from the processing fee, as is the case for primary agriculture.

^a S.C. 2013, c. 40, par. 237(1)(i)
^b S.C. 2001, c. 27
¹ SOR/2002-227

Enregistrement
DORS/2014-169 Le 20 juin 2014

LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES
RÉFUGIÉS

Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés

C.P. 2014-839 Le 20 juin 2014

Sur recommandation du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et en vertu du paragraphe 5(1) et de l'article 89^a 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.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

MODIFICATIONS

1. (1) Le paragraphe 315.2(1) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*¹ est remplacé par ce qui suit :

315.2 (1) Des frais de 1 000 \$ sont à payer pour la prestation de services liés à l'avis du ministère de l'Emploi et du Développement social, demandé par tout employeur ou groupe d'employeurs aux termes du paragraphe 203(2) pour chaque offre d'emploi à l'égard de laquelle la demande est faite.

(2) L'alinéa 315.2(5)c) du même règlement est abrogé.

Frais de 1 000 \$

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. 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.)

Résumé

Enjeux : Le coût relatif à l'administration du Programme des travailleurs étrangers temporaires (PTET) a augmenté depuis la mise en application originale des frais de traitement, le 31 juillet 2013. De plus, bien qu'il s'agisse d'emplois réellement saisonniers et temporaires, les postes dans les parcs d'engraissement ne sont pas actuellement exemptés des frais de traitements, comme c'est le cas pour le secteur agricole primaire.

^a L.C. 2013, ch. 40, al. 237(1)(i)
^b L.C. 2001, ch. 27
¹ DORS/2002-227

Description: The *Immigration and Refugee Protection Regulations* (IRPR or the Regulations) have been amended to increase the fee to \$1,000 for each position for which a Labour Market Impact Assessment (LMIA) [formerly referred to as a Labour Market Opinion] is requested. Requested positions on LMIA applications under the Seasonal Agricultural Worker Program and for other primary agricultural occupations continue to be exempt from the fee. The provision of feed lot services have been included as part of this exemption.

Cost-benefit statement: The amendments are expected to result in a net present value to Canadians of \$504.8 million over 10 years. The present value of total benefits is estimated to be \$669.2 million over the same period, while the present value of total costs was calculated to be \$164.3 million. Overall, the additional funds made available to the Government of Canada as a result of the fee will significantly outweigh the costs incurred by employers to pay for the fee.

“One-for-One” Rule and small business lens: The “One-for-One” Rule and small business lens do not apply to these amendments, as there is no change in administrative or compliance costs to business.

Description : Le *Règlement sur l’immigration et la protection des réfugiés* (le RIPR ou le Règlement) a été modifié afin de faire passer les frais à 1 000 \$ pour chaque poste pour lequel une évaluation des répercussions sur le marché du travail [ERMT] (anciennement l’avis relatif au marché du travail) est nécessaire. Les postes visés par les demandes d’ERMT relatives au Programme des travailleurs agricoles saisonniers et les autres postes du secteur agricole primaire continueront d’être exemptés de ces frais. Les services relatifs aux parcs d’engraissement sont également exemptés.

Énoncé des coûts et avantages : Les modifications devraient correspondre, pour les Canadiens, à une valeur actuelle nette de 504,8 millions de dollars sur 10 ans. La valeur actuelle de l’ensemble des avantages est estimée à 669,2 millions de dollars pendant la même période, tandis que la valeur actuelle des coûts totaux a été évaluée à 164,3 millions de dollars. De façon globale, les fonds additionnels dont disposera le gouvernement du Canada grâce à l’application de ces frais excéderont considérablement les coûts assumés par les employeurs pour payer les frais.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » et la lentille des petites entreprises ne s’appliquent pas à ces modifications, puisque ces dernières ne changent en rien les coûts liés à l’administration et à la conformité assumés par les entreprises.

Background

The Temporary Foreign Worker Program (TFWP) helps employers address their immediate skills and labour needs when qualified Canadians and permanent residents are not available.

The TFWP is jointly administered by Employment and Social Development Canada (ESDC) and Citizenship and Immigration Canada (CIC), under the authorities of the *Immigration and Refugee Protection Act* (IRPA) and the Regulations. Employers who wish to hire a temporary foreign worker (TFW) through the TFWP must request an LMIA (multiple TFW positions can be included on a single LMIA). ESDC assesses requests from employers seeking to hire TFWs and issues an LMIA letter stating whether the TFW is likely to have a positive, neutral, or negative effect on the Canadian labour market. CIC is responsible for issuing a work permit to the TFW, which authorizes the worker to work in Canada.

CIC currently charges a fee of \$155 to workers when they submit a work permit application. This fee is intended to cover a portion of the costs to all federal institutions involved in the assessment of work permits, namely CIC, Canada Border Services Agency, Canadian Security Intelligence Service, and the Royal Canadian Mounted Police.

When assessing an employer’s request to hire a TFW, ESDC generally considers available labour market information for the region and for the occupation to determine whether a labour shortage exists, whether the wage offered to the TFW is consistent with the prevailing wage rate for the occupation, whether the working conditions meet generally acceptable Canadian standards, and whether the employer has made reasonable efforts to hire or train

Contexte

Le Programme des travailleurs étrangers temporaires (PTET) aide les employeurs à combler leurs besoins immédiats en matière de compétences et de main-d’œuvre, lorsqu’aucun Canadien ou résident permanent qualifié n’est disponible.

Le PTET est administré conjointement par Emploi et Développement social Canada (EDSC) et Citoyenneté et Immigration Canada (CIC), conformément aux dispositions de la *Loi sur l’immigration et la protection des réfugiés* (LIPR) et du Règlement. Les employeurs qui souhaitent embaucher un travailleur étranger temporaire (TET) par l’entremise du PTET doivent, à moins que le Règlement ne les en exempte, demander une ERMT (plusieurs postes de TET peuvent être inclus dans une seule demande d’ERMT). EDSC évalue les demandes soumises par les employeurs qui souhaitent embaucher des TET et délivre une lettre d’ERMT précisant si l’embauche d’un TET est susceptible d’avoir un impact positif, neutre ou négatif sur le marché canadien du travail. CIC délivre un permis de travail au TET, en vertu duquel ce dernier est autorisé à travailler au Canada.

CIC facture actuellement des frais de 155 \$ aux travailleurs qui soumettent une demande de permis de travail. Ces frais visent à payer une partie des coûts assumés par toutes les institutions fédérales qui participent au processus d’évaluation des permis de travail, notamment CIC, l’Agence des services frontaliers du Canada, le Service canadien du renseignement de sécurité et la Gendarmerie royale du Canada.

Au moment d’évaluer la demande d’un employeur visant à embaucher un TET, EDSC examine habituellement l’information sur le marché du travail pour la région et le poste afin de déterminer s’il y a une pénurie de main-d’œuvre, si le salaire offert au TET est conforme au taux de salaire courant pour la profession, si les conditions de travail respectent dans l’ensemble les normes canadiennes acceptables, et si l’employeur a déployé des efforts

Canadiens. ESDC also assesses the genuineness of the employer and the job offer, as well as the employer's past compliance on wages and working conditions before an LMIA is issued.

On July 31, 2013, ESDC began charging employers \$275 per requested TFW position on LMIA applications. The fee resulted in a 48% decline in requested TFW positions and generated \$18.7 million in revenue² which has been deposited into the Consolidated Revenue Fund.

Issues

Since the fee came into force, ESDC has made significant changes to strengthen the LMIA process and enhance program compliance, which has increased the true unit cost of assessing a requested TFW position. As a result, a fee of \$275 no longer reflects the costs of providing services in relation to an LMIA (i.e. the cost of administering the TFWP).

Furthermore, despite the provision of feed lot services being performed within the boundaries of the farm and closely aligned with primary agriculture, they were not defined as such when the fee was introduced in 2013.

Objectives

The objectives of the amendments are to ensure that employers continue to bear the full cost of assessing LMIAs — not taxpayers — since they directly benefit from the service. The amendments also ensure that LMIA applications for positions in feed lot services are treated the same as other positions in the primary agriculture sector.

Description

Fee

The amendments establish an increase in the LMIA fee of \$725 from \$275 to \$1,000 per requested position which has been determined to recover full cost of services provided.

In addition, the provision of feed lot services will be considered part of primary agriculture, which will exempt these occupations from the fee.

Coming into force

The amendments come into force on the date of registration. All requested positions on LMIA applications received as of that date will be subject to a fee of \$1,000.

Regulatory and non-regulatory options considered

The following option was considered:

Status quo

ESDC considered not pursuing regulatory amendments and continuing to administer the TFWP at the previous fee of \$275. However, this option would not meet the objectives of ensuring that employers bear the full cost of the LMIA assessment and allowing the Government of Canada to recover the cost of administering the

raisonnables pour embaucher ou former des Canadiens. Avant de délivrer une ERMT, EDSC évalue également l'authenticité de l'employeur et de l'offre d'emploi, ainsi que la conformité antérieure de l'employeur à l'égard du salaire et des conditions de travail.

Le 31 juillet 2013, EDSC a entrepris d'imposer aux employeurs des frais de 275 \$ pour chaque poste de TET indiqué sur les demandes d'ERMT. Les frais ont permis une réduction de 48 % des postes de TET demandés et ont généré des revenus² de 18,7 millions de dollars, qui ont été versés au Trésor.

Enjeux

Depuis l'entrée en vigueur des frais, EDSC a apporté des changements importants visant à renforcer le processus de traitement des demandes d'ERMT ainsi que la conformité au programme, ce qui a fait grimper le coût réel par unité de l'évaluation d'une demande. En conséquence, les frais de 275 \$ ne reflètent plus les coûts de la prestation des services liés aux ERMT (c'est-à-dire le coût de l'administration du PTET).

De plus, bien que les services relatifs aux parcs d'engraissement soient effectués dans les limites de la ferme et qu'ils correspondent au secteur agricole primaire, ces derniers n'ont pas été définis ainsi lorsque les frais ont été mis en place en 2013.

Objectifs

L'objectif des modifications est de veiller à ce que les employeurs continuent d'assumer entièrement les coûts du traitement des ERMT, et non les contribuables, puisqu'ils profitent directement du service. Les modifications permettront aussi de s'assurer que les demandes d'ERMT pour les postes dans les parcs d'engraissement sont traitées comme les autres postes dans le secteur agricole primaire.

Description

Frais

Les modifications mettent en place une augmentation de 725 \$ des frais des ERMT qui passeront de 275 \$ à 1 000 \$ par poste demandé, montant qui a été déterminé afin de récupérer le coût complet des services offerts.

Qui plus est, la prestation des services dans les parcs d'engraissement sera considérée comme faisant partie du secteur agricole primaire, ce qui exemptera ces postes de l'imposition des frais.

Entrée en vigueur

Les modifications entreront en vigueur à la date d'enregistrement. Des frais de 1 000 \$ s'appliqueront à tous les postes indiqués dans les demandes d'ERMT reçues à compter de cette date.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Voici les solutions qui ont été envisagées :

Statu quo

EDSC a envisagé de ne pas procéder à des modifications réglementaires et de continuer à administrer le PTET au tarif courant de 275 \$. Cette option ne permettrait toutefois pas d'atteindre les objectifs, qui consistent à s'assurer que les employeurs assument entièrement le coût d'évaluation des demandes d'ERMT et à

² From July 31, 2013 to April 20, 2014.

² Du 31 juillet 2013 au 20 avril 2014.

TFWP. Taxpayers would continue to subsidize the provision of this service to employers.

Benefits and costs

The following analysis provides an overview of the costs and benefits to stakeholders of the regulatory amendments to amend the fee for the assessment of each position on an LMIA application and program compliance activities to support the hiring of TFWs from \$275 to \$1,000. It is estimated that the amendments will result in a net present value to Canadians of \$504.8 million from 2014–15 to 2023–24.

The table below highlights the benefits and costs, factoring in a discount rate of 7% per year as recommended by the Treasury Board of Canada Secretariat. Prices were held constant using a rate of inflation of 1.9% (estimated from Statistics Canada’s Consumer Price Index), using fiscal year 2014–15 as the base period.

permettre au gouvernement du Canada de recouvrer le coût de l’administration du PTET. Les contribuables continueraient, dans ce cas, à subventionner la prestation de ce service aux employeurs.

Avantages et coûts

L’analyse suivante donne un aperçu des coûts et avantages pour les intervenants qu’apporteront les modifications réglementaires visant à faire passer de 275 \$ à 1 000 \$ les frais imposés pour l’évaluation de chaque poste figurant sur une demande d’ERMT et des activités liées à la conformité au programme visant l’embauche de TET. On estime que les modifications correspondront, pour les Canadiens, à une valeur nette actuelle de 504,8 millions de dollars entre 2014-2015 et 2023-2024.

Le tableau ci-après présente les avantages et les coûts, en tenant compte du taux d’actualisation annuel de 7 % recommandé par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. Les prix ont été maintenus constants au moyen d’un taux d’inflation de 1,9 % (estimation d’après l’Indice des prix à la consommation de Statistique Canada), l’exercice 2014-2015 étant la période de base.

Cost-benefit statement					
Cost-benefit statement		Base Year* 2014–2015 (non-discounted)	Final Year 2023–2024 (non-discounted)	Total (PV) (discounted)	Annual Equivalent (discounted)
A. Quantified impacts \$ (Price year: 2014–15)					
Benefits	Stakeholder	\$ millions	\$ millions	\$ millions	\$ millions
Benefits to Canadians					
More funds available to the Government of Canada: revenue from the fee	Canadian taxpayers	\$19.2	\$24.0	\$164.3	\$23.4
More funds available to the Government of Canada: reduced workload to process TFW requests	Canadian taxpayers	\$71.9	\$71.9	\$504.8	\$71.9
Total benefits		\$91.1	\$95.9	\$669.2	\$95.3
Costs	Stakeholder	\$ millions	\$ millions	\$ millions	\$ millions
Costs to industry					
Additional costs of applying for TFWs	Employers of TFWs	\$19.2	\$24.0	\$164.3	\$23.4
Total costs		\$19.2	\$24.0	\$164.3	\$23.4
Total net benefit		\$71.9	\$71.9	\$504.8	\$71.9
B. Quantified impacts in non-dollars					
There are no quantified impacts in non-dollars terms.					
C. Qualitative impacts					
Positive impacts					
1. Canadians and permanent residents may experience a slight increase in employment if employers react to the increase in the fee by exerting greater efforts to recruit and train Canadians in lieu of applying for TFWs. The impact would be the greatest in regions/industries with high unemployment, where TFWs may be employed in positions that could have been filled by Canadians or permanent residents.					
Negative impacts					
1. Consumers may have to pay slightly more for goods and services if businesses pass the additional costs of the fee onto consumers by raising their prices.					
2. Immigration consultants may experience reduced business if volumes of requested positions on LMIA applications decrease as a result of increasing the fee. These consultants often charge employers a fee for requesting LMIAs to ensure that the employer meets program requirements.					
3. Canadians in some areas of the country may experience a loss in economic activity if employers seek fewer TFWs as a result of the increased fee. Many employers feel that the option to recruit TFWs has allowed them to expand their businesses and broaden their hours of operation that would not have been possible without TFWs. If the increased fee dissuades some of these employers from recruiting TFWs where workers are not available domestically, they may choose to not expand their business.					
*Because fee will be implemented in June 2014, the base year of 2014–15 only counts as a partial year (80% of the 12-month period).					

Énoncé des coûts-avantages					
Énoncé des coûts-avantages		Exercice de base* 2014-2015 (non actualisé)	Dernier exercice 2023-2024 (non actualisé)	Total (VA) (actualisé)	Montant annuel équivalent (actualisé)
A. Impacts quantifiés \$ (Année du prix : 2014-2015)					
Avantages	Intervenant	Millions \$	Millions \$	Millions \$	Millions \$
Avantages pour les Canadiens					
Le gouvernement du Canada aura à sa disposition plus de fonds : les revenus tirés des frais	Contribuables canadiens	19,2 \$	24,0 \$	164,3 \$	23,4 \$
Le gouvernement du Canada aura à sa disposition plus de fonds : réduction de la charge de travail liée au traitement des demandes de TET	Contribuables canadiens	71,9 \$	71,9 \$	504,8 \$	71,9 \$
Total des avantages		91,1 \$	95,9 \$	669,2 \$	95,3 \$
Coûts	Intervenant	Millions \$	Millions \$	Millions \$	Millions \$
Coûts pour l'industrie					
Coûts supplémentaires liés à la présentation des demandes de TET	Employeurs de TET	19,2 \$	24,0 \$	164,3 \$	23,4 \$
Total des coûts		19,2 \$	24,0 \$	164,3 \$	23,4 \$
Total des avantages nets		71,9 \$	71,9 \$	504,8 \$	71,9 \$
B. Répercussions quantifiées autrement qu'en dollars					
Il n'y a aucun impact quantifié en termes non monétaires.					
C. Répercussions qualitatives					
Impacts positifs					
1. Les Canadiens et les résidents permanents pourraient bénéficier d'une légère augmentation de l'emploi si les employeurs réagissent à l'augmentation des frais en déployant plus d'efforts pour recruter et former des Canadiens au lieu de présenter des demandes de TET. L'impact se ferait le plus sentir dans les régions et les industries où le taux de chômage est élevé et où des TET pourraient être embauchés dans des postes qui pourraient être pourvus par des Canadiens ou des résidents permanents.					
Répercussions négatives					
1. Les consommateurs pourraient devoir déboursier un peu plus pour certains biens et services si les entreprises leur transfèrent les coûts supplémentaires associés aux demandes de TET en augmentant leurs prix.					
2. Les conseillers en immigration pourraient connaître une baisse de leur chiffre d'affaires si moins de postes sont visés par les demandes d'ERMT en raison de l'augmentation des frais. Ces consultants facturent souvent aux employeurs des frais pour présenter les demandes d'ERMT afin de s'assurer que l'employeur satisfait aux exigences du programme.					
3. Dans certaines régions du pays, les Canadiens pourraient constater une baisse de l'activité économique si les employeurs embauchent moins de TET en raison de l'augmentation des frais. De nombreux employeurs estiment que la possibilité de recruter des TET leur a permis de développer leur entreprise et d'augmenter leurs heures d'exploitation, ce qui aurait été impossible sans la présence de ces travailleurs. Si les frais dissuadent certains de ces employeurs de recruter des TET même lorsqu'aucun travailleur qualifié n'est disponible à l'échelle nationale, ces employeurs pourraient choisir de ne pas développer leur entreprise.					
*Étant donné que les nouveaux frais entrèrent en vigueur en juin 2014, l'exercice de base 2014-2015 ne compte que pour une année partielle (80 % de la période de 12 mois).					

Explanation of the baseline scenario

- In 2013–14, ESDC processed a total of 146 108 requested TFW positions on LMIA applications, excluding occupations in primary agriculture.
- For 2014–15, a number of program changes will restrict access to TFWs under the baseline scenario such that, for the purposes of this analysis, it is estimated that the volume of requested TFW positions on LMIA applications will decrease by 16 041 from 146 108 in 2013–14, to 130 067 in 2014–15, and on an ongoing basis.
- Due to the significant increase in program costs to implement these activities, it is expected that it will cost ESDC approximately \$1,000 per position. Because the TFWP is not funded for this amount, employers would experience significantly longer LMIA assessment times.

Explanation of the regulated scenario

- ESDC estimates that the amendments would result in an incremental decrease in requested TFW positions on LMIA applications from 130 067 to 59 802 in 2014–15, and an ongoing incremental reduction in positions of 70 265.

Explication du scénario de base

- En 2013-2014, EDSC a traité un total de 146 108 demandes de TET demandées dans les demandes d'ERMT, à l'exclusion des professions dans le secteur agricole primaire.
- Pour 2014-2015, le nombre de changements au programme restreindra l'accès au TET en vertu des scénarios de base. Dans le cadre de cette analyse, il est estimé que le volume de postes de TET demandé dans les demandes d'ERMT diminuera de 16 041, il passera de 146 108 en 2013-2014 à 130 067 en 2014-2015 et les exercices suivants.
- En raison de l'importante augmentation des coûts du programme pour la mise en œuvre de ces activités, il est prévu qu'il en coûtera environ 1 000 \$ par poste à EDSC. Puisque le PTET n'est pas financé à hauteur de ce montant, les employeurs devront composer avec des temps d'évaluation des ERMT considérablement plus longs.

Explication du scénario réglementé

- EDSC estime que les modifications entraîneraient une diminution progressive du nombre de postes de TET demandés dans les ERMT, il passera de 130 067 à 59 802 en 2014-2015, et il y aura une réduction progressive continue des postes à hauteur de 70 265.

— The additional revenue from the increase in the LMIA fee is expected to be \$19.2 million in 2014–15, and \$24.0 million on an ongoing basis. Impacts in 2014–15 are 20% below ongoing impacts, due to the mid-year timing of coming into force.

Determination of the amount of the fee

- The revised LMIA fee was determined by dividing total planned program spending in 2014–15 by the expected volume of requested TFW positions on LMIA applications in the same fiscal year.
- Total planned program spending in 2014–15 is expected to be \$61.2 million.
- These costs were divided by the expected volume of requested positions on LMIA applications of 59 802, resulting in a fee of \$1,000, on a cost-recovery basis.

The following information provides a detailed explanation of the assumptions and framework that determined each stakeholder impact.

Funding made available for other public services

Before the LMIA fee was revised, the cost to employers for each offer of employment (i.e. position) in respect to which an LMIA request is submitted was \$275. The increase of the LMIA fee to \$1,000 requires employers to pay an additional \$725 for each TFW position requested on the LMIA. These additional costs cover the same program activities that were performed in the past (the assessment of LMIAs by Service Canada, providing policy and operational guidance by ESDC, and administering monitoring and compliance verification) in addition to program enhancements that ensure employers are considering Canadians before they turn to TFWs.

The amount made available for other public services for Canadians is equivalent to the additional revenue collected from the fee, plus the reduction in LMIA assessment costs resulting from the reduction in the number of TFW requests resulting from the introduction of a fee. The additional revenue from the fee was determined by multiplying the number of expected positions for which a TFW would be requested by the additional amount of the fee for each position (\$725). The reduced assessment costs were determined by calculating the difference between expected volume in TFW requests in the baseline scenario (130 067 in 2014–15) and the regulated scenario (59 802 in the same year) and multiplying that difference (70 266) by the fee per requested TFW position (\$1,000).

As a result, the total funding made available to the Government of Canada for services to Canadians in the first year was estimated to be \$19.2 million and about \$24.0 million on average over the next 10 years.

The present value of the total additional funding for other public services over the 10-year period was estimated to be \$504.8 million. It should be noted that throughout this analysis, the 2014–15 impact was reduced by 20% to account for the fact that the LMIA fee was revised in June 2014, in the middle of the 2014–15 fiscal year.

— Les revenus supplémentaires issus de l'augmentation des frais d'ERMT sont estimés à 19,2 millions de dollars en 2014-2015 et à 24 millions de dollars pour les exercices suivants. Les impacts en 2014-2015 sont 20 % en deçà des impacts permanents en raison de l'entrée en vigueur en milieu d'année.

Détermination du montant des frais

- Les nouveaux frais de traitement des demandes d'ERMT ont été établis en divisant les dépenses totales prévues pour le PTET en 2014-2015 par le nombre prévu de postes de TET visés par les demandes d'ERMT au cours du même exercice.
- Les dépenses totales prévues pour le PTET en 2014-2015 sont de 61,2 millions de dollars.
- Ce montant a été divisé par le nombre prévu de postes visés par les demandes d'ERMT (soit 59 802), ce qui donne des frais de 1 000 \$ et qui représente un recouvrement des coûts.

Voici une explication détaillée des hypothèses et du cadre utilisés pour déterminer les répercussions sur les divers intervenants.

Fonds rendus disponibles pour d'autres services publics

Avant ces modifications, un employeur devait déboursier 275 \$ pour chaque offre d'emploi (ou poste) pour laquelle une demande d'ERMT était présentée. La hausse des frais liés aux demandes d'ERMT pour qu'ils s'établissent à 1 000 \$ signifie que l'employeur doit déboursier 725 \$ supplémentaires pour chaque poste de TET visé par une demande d'ERMT. Ces frais additionnels couvrent les mêmes activités de programme que par le passé (soit l'évaluation des demandes d'ERMT par Service Canada, l'orientation stratégique et opérationnelle offerte par EDSC, ainsi que les activités de surveillance et d'assurance de la conformité) ainsi que les améliorations apportées au programme pour veiller à ce que les employeurs privilégient les Canadiens avant de se tourner vers des TET.

Le montant disponible pour d'autres services publics correspond aux revenus supplémentaires découlant des frais perçus et de la diminution des coûts d'évaluation de l'ERMT résultant de la diminution des demandes de TET soumises en raison des frais imposés. Les revenus supplémentaires tirés des frais ont été calculés en multipliant le nombre prévu de postes de TET demandés par le montant additionnel des frais pour chaque poste (725 \$). La diminution des coûts d'évaluation a été déterminée en calculant la différence entre le nombre prévu de demandes de TET selon le scénario de base (130 067 en 2014-2015) et selon le scénario réglementé (59 802 au cours de la même année), et en multipliant cette différence (70 266) par les frais imposés pour chaque poste de TET demandé (1 000 \$).

Par conséquent, le total estimé des fonds rendus accessibles au gouvernement du Canada pour offrir d'autres services aux Canadiens durant la première année s'élèverait à 19,2 millions de dollars, et à environ 24 millions de dollars, en moyenne, au cours des 10 prochaines années.

La valeur actuelle du total des fonds supplémentaires rendus disponibles pour d'autres services publics pendant la période de 10 ans a été estimée à 504,8 millions de dollars. Il convient de souligner que tout au long de cette analyse, l'impact en 2014-2015 a été réduit de 20 % pour tenir compte du fait que les frais de traitement des demandes d'ERMT n'ont été revus qu'en juin 2014, à mi-parcours de l'exercice 2014-2015.

Costs to employers

The framework and assumptions surrounding the costs to employers is identical to that of the revenue collected from the LMIA fee. Employer costs were determined by multiplying the number of forecasted requested TFW positions by the fee of \$1,000. Employers will not incur any administrative burden to pay the additional fee amount.

Based on these assumptions, the present value of the total costs borne by employers was estimated to be \$164.3 million. Again, the 2014–15 impact was reduced by a factor of 20% to account for mid-fiscal year implementation.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to these amendments, as they will not change the administrative costs to business.

These amendments will not require any additional documentation.

Small business lens

The small business lens does not apply, as there are no incremental compliance or administration costs. The revised fee would, however, result in increased costs for all businesses that apply for LMIA's, including small businesses.

Consultation

ESDC and CIC have been collaborating on an ongoing review of the TFWP to ensure that Canadians and permanent residents are considered for available jobs before employers turn to TFWs. As part of the review, ESDC and CIC have engaged a wide range of stakeholders in consultations about, among other items, the increase in the LMIA fee.

On May 15, 2014, the Minister of ESDC held roundtable consultations with TFWP stakeholders, including employer and labour groups. As part of these consultations, the Minister discussed augmenting the LMIA fee to better reflect the true cost of administering the LMIA process, including compliance verification and inspections. Stakeholders did not specifically object to the idea of revising the fee.

Rationale

The amendments increase the fee of assessing TFW requests on LMIA's from \$275 to \$1,000. The fee is reflective of approximately 100% of ESDC's costs to administer the TFWP (including monitoring and compliance verification). The revised fee will ensure that the cost of administering the TFWP continues to be borne by employers who seek to hire TFWs, rather than by Canadian taxpayers.

Many other countries require employers to pay fees to hire a TFW. The fee for assessment of LMIA's in Canada is comparable to the fees for hiring a TFW in the United States, the United Kingdom and Australia, as compared in the table below. Canada's fee may be different from other traditional immigration countries for a number of reasons, including different processing practices, program costs, policy objectives and/or legislation governing the charging of fees.

Coûts pour les employeurs

Le cadre et les hypothèses sur lesquels s'appuient les coûts pour les employeurs sont identiques à ceux ayant servi à calculer les revenus tirés des frais de traitement des demandes d'ERMT. Les coûts pour les employeurs ont été déterminés en multipliant le nombre prévu de postes de TET demandés par les frais de 1 000 \$. Le paiement des frais supplémentaires ne représentera pas un fardeau administratif supplémentaire pour les employeurs.

Conformément à ces hypothèses, la valeur actuelle du total des coûts assumés par les employeurs a été estimée à 164,3 millions de dollars. L'impact en 2014-2015 a été réduit de 20 % pour tenir compte de la mise en œuvre à la mi-exercice.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas aux modifications, car il n'y a aucun changement aux coûts administratifs imposés aux entreprises.

Aucune documentation supplémentaire ne sera requise à la suite de ces modifications.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car il n'y pas de frais administratifs ou de conformité supplémentaires. Les frais révisés augmenteraient toutefois les coûts pour toutes les entreprises présentant une demande d'ERMT, y compris les petites entreprises.

Consultation

ESDC et CIC collaborent à un examen du PTET de façon continue pour s'assurer que les employeurs embauchent des Canadiens et des résidents permanents avant de faire appel à des TET. Dans le cadre de cet examen, ESDC et CIC ont consulté un large éventail d'intervenants, notamment au sujet de la hausse des frais de traitement des demandes d'ERMT.

Le 15 mai 2014, le ministre d'ESDC a tenu une table ronde avec les intervenants du PTET, notamment des groupes représentant les employeurs et les travailleurs. Durant ces consultations, le ministre a abordé la question de l'augmentation des frais de traitement des demandes d'ERMT pour mieux refléter le coût réel de la gestion du processus, notamment en ce qui concerne les inspections et l'assurance de la conformité. Les intervenants n'étaient pas particulièrement opposés à l'idée d'une révision des frais.

Justification

Les modifications apportées feront passer les frais d'évaluation des demandes d'ERMT appliqués à chaque TET requis de 275 \$ à 1 000 \$. Ces frais représentent environ 100 % des coûts assumés par ESDC pour administrer le PTET (y compris la surveillance et l'assurance de la conformité). Les nouveaux frais permettront de veiller à ce que le coût d'administration du PTET soit assumé par les employeurs qui souhaitent embaucher des TET et non par les contribuables canadiens.

Dans plusieurs autres pays, les employeurs doivent également déboursier des frais pour embaucher un TET. Les frais d'évaluation des demandes d'ERMT au Canada sont comparables à ceux demandés aux États-Unis, au Royaume-Uni et en Australie, comme le montre le tableau ci-après. Les frais imposés par le Canada peuvent différer de ceux demandés dans d'autres pays qui accueillent beaucoup d'immigrants pour diverses raisons, dont des méthodes de traitement différentes, les coûts du programme, les

objectifs stratégiques ou les dispositions législatives régissant l'imposition de frais.

International comparison of temporary foreign worker user fees			
Country	Fees charged to employers	Total in Canadian dollars*	Comments
Canada	Fee per position on the LMIA: \$1,000	\$1,000	The fee is paid per position.
Australia	Sponsorship fee: \$420 (AUD) Nomination fee: Long Stay Activity: \$170 Skilled: \$330	Long Stay Activity: \$594 Skilled: \$744	The sponsorship fee is paid per application. The nomination fee is paid per position.
United Kingdom	Sponsorship license fee: £536 Certificate of sponsorship fees: Tier 2 (Skilled workers with long-term job offers): £184 Tier 5 (Skilled temporary workers): £14	Tier 2: \$1,314 Tier 5: \$1,004	The sponsorship license fee is paid per application. The certificate of sponsorship fee is paid per position. Additional fees may apply depending on the stream and size of the firm.
United States	H1-B (Specialty occupations) <u>Fee depends on firm size</u> \$325.00 (Petition Fee) \$500.00 (Fraud Prevention and Detection Fee) \$750.00–\$1,500 (American Competitiveness and Workplace Improvement Act Fee) \$2,000 (Fee for requesting 50 or more guest workers) Total: \$1,575–\$4,325	H1-B: \$1,716–\$4,712	The filing fee is paid per application. The fraud prevention and detection fee is paid per position. Premium processing is also available at an additional \$1,225.00 (USD) or \$1,335 (CND).
	H2-B (Temporary non-agricultural workers) \$325.00 (Petition Fee) \$150.00 (Fraud Prevention and Detection Fee) Total: \$475.00	H2-B: \$518	

*Bank of Canada's currency converter (June 2, 2014)

Comparaison internationale des frais d'utilisation — Travailleurs étrangers temporaires			
Pays	Frais imposés aux employeurs	Total en dollars canadiens*	Commentaires
Canada	Frais par poste visé par l'ERMT : 1 000 \$	1 000 \$	Les frais sont payables par poste.
Australie	Frais de parrainage : 420 A \$ Frais de mise en candidature : Long terme : 170 \$ Qualifié : 330 \$	Long terme : 594 \$ Qualifié : 744 \$	Les frais de parrainage sont payables par demande. Les frais de mise en candidature sont payables par poste.
Royaume-Uni	Frais de permis de parrainage : 536 £ Frais de certificat de parrainage : Niveau 2 (travailleurs qualifiés ayant reçu une offre d'emploi à long terme) : 184 £ Niveau 5 (travailleurs temporaires qualifiés) : 14 £	Niveau 2 : 1 314 \$ Niveau 5 : 1 004 \$	Les frais de permis de parrainage sont payables par demande. Les frais de certificat de parrainage sont payables par poste. Des frais supplémentaires peuvent être imposés selon le secteur et la taille de l'entreprise.
États-Unis	H1-B (Professions spécialisées) <u>Les frais dépendent de la taille de l'entreprise</u> 325 \$ (Frais de dépôt d'une requête) 500 \$ (Frais de prévention et de détection de la fraude) 750 \$ à 1 500 \$ (Frais établis en vertu de la <i>Competitiveness and Workplace Improvement Act</i> des États-Unis) 2 000 \$ (Frais pour les demandes visant 50 travailleurs invités et plus) Total : 1 575 \$ à 4 325 \$	H1-B : 1 716 \$ à 4 712 \$	Les frais de dépôt sont payables par demande. Les frais de prévention et de détection de la fraude sont payables par poste. Un traitement préférentiel peut être accordé pour une somme supplémentaire de 1 225 \$ US, ou 1 335 \$ CA.
	H2-B (Travailleurs temporaires non agricoles) 325 \$ (Frais de dépôt d'une requête) 150 \$ (Frais de prévention et de détection de la fraude) Total : 475 \$	H2-B : 518 \$	

*Convertisseur de devises de la Banque du Canada (le 2 juin 2014).

When the fee came into force on July 31, 2013, the definition of primary agriculture did not include feed lot services. Including the provision of feed lot services under the definition of primary agriculture will better align these occupations with similar occupations currently under the primary agriculture definition which have similar job duties and are located on the farm. Including feed lot services under this exemption is also consistent with the international definition of primary agriculture.

Implementation, enforcement and service standards

Implementation

These amendments come into force on the date of registration and the fee applies to each requested position on an LMIA application that supports the hiring of TFWs as of that date. ESDC and Service Canada are responsible for the implementation of the fee.

Refunds will only be available if a fee was collected in error (i.e. an incorrect fee amount was processed). There will not be refunds in the event of a negative LMIA since the fee covers the process to assess an application and not the outcome.

Service standards

ESDC intends to develop and publish national service standards for the assessment of LMIA's.

Privacy Impact Assessment

The TFWP Privacy Impact Assessment (PIA) was divided into two phases in order to meet the timelines associated with the implementation of program changes. Phase I of the TFWP PIA was completed in October 2013, and Phase II was completed in April 2014. A summary of both PIAs will be made available on the ESDC Web site.

Communication activities

To support the implementation of the fee, information will be published on the ESDC Web site, and on the TFWP Web Service to notify employers of the coming-into-force date and the process for payment of the fee.

Performance measurement and evaluation

In accordance with Treasury Board of Canada Secretariat guidelines, ESDC and CIC are required to jointly evaluate the TFWP every five years to assess issues related to the relevance and performance of the program, as well as its design and implementation. As part of the next TFWP evaluation, administrative data along with other lines of evidence will be used to measure the impact of the fee for LMIA assessments, including reassessing the fee amount to ensure that it continues to maximize cost recovery while not exceeding the cost for providing the service.

An evaluation of TFWP will commence in 2016–17 and will be completed in 2017–18.

Lorsque les frais sont entrés en vigueur le 31 juillet 2013, la définition d'agriculture primaire n'incluait pas les services relatifs aux parcs d'engraissement. Le fait d'inclure les services relatifs aux parcs d'engraissement à la définition d'agriculture primaire permettra de mieux harmoniser ces professions avec d'autres métiers similaires répondant à l'heure actuelle à la définition d'agriculture primaire, qui ont des fonctions semblables et qui sont exercés à la ferme. Dans le cadre de cette exemption, la mesure visant à inclure les services liés aux parcs d'engraissement est également conforme à la définition internationale du terme « agriculture primaire ».

Mise en œuvre, application et normes de service

Mise en œuvre

Ces modifications entrent en vigueur à la date d'enregistrement, et les frais s'appliquent à chaque poste requis dans une demande d'ERMT déposée en vue de l'embauche de TET à compter de cette date. ESDC et Service Canada sont responsables de l'application des frais.

Les frais seront seulement remboursés s'ils ont été perçus par erreur (c'est-à-dire si un montant inexact a été exigé). Ils ne seront pas remboursés en cas d'ERMT négatif, puisque les frais couvrent le processus de traitement de la demande et non le résultat.

Normes de service

ESDC a l'intention de définir et de publier des normes nationales de service pour l'évaluation des demandes d'ERMT.

Évaluation des facteurs relatifs à la vie privée

L'évaluation des facteurs relatifs à la vie privée du PTET s'est faite en deux temps afin de respecter les délais de mise en œuvre des modifications apportées au programme. La phase 1 de l'évaluation des facteurs relatifs à la vie privée du PTET s'est terminée en octobre 2013, et la phase 2, en avril 2014. Un résumé des deux évaluations sera affiché sur le site Web d'ESDC.

Activités de communication

Pour appuyer l'entrée en vigueur des frais, de l'information sera publiée sur les sites Web d'ESDC et du PTET afin d'informer les employeurs de la date d'entrée en vigueur et de la méthode de paiement.

Mesures de rendement et évaluation

Conformément aux lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, ESDC et CIC sont tenus d'évaluer conjointement le PTET aux cinq ans pour examiner les questions relatives à la pertinence et au rendement du programme, ainsi qu'à son concept et à sa mise en œuvre. Dans le cadre de la prochaine évaluation du PTET, des données administratives ainsi que d'autres éléments de preuve seront utilisés pour mesurer l'impact des frais d'évaluation des demandes d'ERMT, y compris pour réévaluer le montant des frais et garantir qu'il optimise le recouvrement des coûts tout en demeurant en deçà du coût de la prestation du service.

Une évaluation du PTET sera amorcée en 2016-2017 et sera achevée en 2017-2018.

Contact

Colin Spencer James
Director
Policy and Program Design Division
Temporary Foreign Worker Directorate
Skills and Employment Branch
Employment and Social Development Canada
140 Promenade du Portage, Phase IV, 4th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0J9
Fax: 819-994-9544
Email: colin.s.james@hrsdc-rhdcc.gc.ca

Personne-ressource

Colin Spencer James
Directeur
Division de la politique et conception du programme
Direction des travailleurs étrangers temporaires
Direction générale des compétences et de l'emploi
Emploi et Développement social Canada
140, promenade du Portage, Phase IV, 4^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0J9
Télécopieur : 819-994-9544
Courriel : colin.s.james@hrsdc-rhdcc.gc.ca

Registration
SOR/2014-170 June 20, 2014

IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations

P.C. 2014-840 June 20, 2014

Whereas, pursuant to subsection 5(2)^a of the *Immigration and Refugee Protection Act*^b, the Minister of Citizenship and Immigration 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 Citizenship and Immigration, pursuant to subsection 5(1) and section 32^c of the *Immigration and Refugee Protection Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION REGULATIONS

AMENDMENT

1. Subparagraph 186(g)(ii) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*¹ is replaced by the following:

- (ii) they are not in an employment relationship with the organization or business in Canada that is contracting for their services;

COMING INTO FORCE

2. 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.)

Background

The Temporary Foreign Worker Program contributes to Canada's economic development by allowing employers to hire foreign nationals to meet their short-term labour and skills needs when this will not negatively impact the Canadian labour market. The Program is jointly managed by Employment and Social Development Canada (ESDC) and Citizenship and Immigration Canada (CIC) under the authority of the *Immigration and Refugee Protection Act*

Enregistrement
DORS/2014-170 Le 20 juin 2014

LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés

C.P. 2014-840 Le 20 juin 2014

Attendu que le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, 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 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 Citoyenneté et de l'Immigration et en vertu du paragraphe 5(1) et de l'article 32^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 l'immigration et la protection des réfugiés*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

MODIFICATION

1. Le sous-alinéa 186g)(ii) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*¹ est remplacé par ce qui suit :

- (ii) l'artiste ou les membres du personnel n'entretiennent pas de relation d'emploi avec l'organisation ou l'entreprise au Canada qui obtient leurs services;

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. 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.)

Contexte

Le Programme des travailleurs étrangers temporaires contribue au développement économique du Canada en permettant aux employeurs d'embaucher des travailleurs d'autres pays pour répondre à leurs besoins à court terme et pourvoir leurs postes spécialisés lorsqu'aucun effet négatif n'est ressenti sur le marché du travail canadien. Il est géré à la fois par Emploi et Développement social Canada (EDSC) et Citoyenneté et Immigration Canada

^a S.C. 2008, c. 3, s. 2

^b S.C. 2001, c. 27

^c S.C. 2013, c. 16, s. 37(2)

¹ SOR/2002-227

^a L.C. 2008, ch. 3, art. 2

^b L.C. 2001, ch. 27

^c L.C. 2013, ch. 16, par. 37(2)

¹ DORS/2002-227

(IRPA) and the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (IRPR).

Under the Temporary Foreign Worker Program, foreign nationals may apply for a work permit to be authorized to work in Canada once their employer has obtained a Labour Market Opinion (LMO). ESDC assesses requests from employers seeking to hire temporary foreign workers and issues an LMO letter stating whether the foreign national is likely to have a positive, neutral, or negative impact on the Canadian labour market. CIC is responsible for the issuance of work permits.

Section 186 of the IRPR sets out exemptions from the requirement to obtain a work permit (and therefore an associated LMO) for categories of work where employment of foreign nationals in Canada would not negatively impact the Canadian labour market. Among these exemptions, paragraph 186(g) provides that certain foreign performing artists may work in Canada without a work permit for a time-limited engagement. However, foreign artists destined to perform in bars, restaurants or similar establishments do not qualify for the exemption under subparagraph 186(g)(ii) of the IRPR. The original policy rationale for making this distinction was to support jobs for Canadian artists by protecting performances in Canadian venues in which entertainment was considered not to be the primary business focus.

Issues and objectives

Issues

Two key issues have emerged with respect to foreign entertainers performing in bars, restaurants and similar establishments that suggest that the current differential treatment under subparagraph 186(g)(ii) is no longer warranted:

- The venue-based distinction is not achieving its intended policy purpose

Foreign artists performing in Canada for time-limited engagements were provided a work permit exemption in recognition of the broader cultural value of allowing them to present their unique talents to Canadians in a manner that would not negatively impact the Canadian labour market. Foreign artists performing in bars, restaurants and similar establishments were not afforded this exemption, however, as it was considered that the purpose of such venues was not primarily to showcase unique talent but rather to sell food and alcohol, and bringing in performing artist was a means of boosting sales by enticing customers to stay longer — an objective that could be accomplished as easily by a Canadian performer as by a foreign national.

However, many bars, restaurants and similar venues, have continued to rely on a mix of both Canadian and foreign performing artists to attract customers and boost revenues. The viability of this model may be less sustainable since the introduction of the LMO processing fee in 2013. The additional cost of engaging foreign performing artists arising from the LMO fee has proven to be challenging for many smaller bars, restaurants and similar establishments, making such venues less economically viable. As such venues are a starting point for the development of many Canadian performers, fewer venues could lead to fewer opportunities for Canadians to establish their own career in the music industry. The new LMO fee may also be dissuading some foreign acts from touring in Canada, reducing opportunities for Canadian artists to open

(CIC) en conformité avec la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (LIPR) et le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (RIPR).

Grâce au Programme des travailleurs étrangers temporaires, les ressortissants étrangers peuvent demander un permis pour travailler au Canada une fois que leur employeur a reçu un avis relatif au marché du travail. EDSC évalue les demandes des employeurs qui veulent embaucher des travailleurs étrangers temporaires et envoie un avis relatif au marché du travail dans lequel il indique si l'embauche aura un effet favorable, neutre ou défavorable sur le marché du travail canadien. CIC délivre quant à lui les permis de travail.

L'article 186 du RIPR établit les exemptions à l'obligation d'obtenir un permis de travail (et donc l'avis relatif au marché du travail qui y est associé) pour les catégories de travail où l'emploi de ressortissants étrangers au Canada n'aurait pas d'effet néfaste sur le marché du travail canadien. Parmi ces exemptions, l'alinéa 186g) prévoit que certains artistes de scène étrangers peuvent travailler au Canada sans permis de travail pour une durée limitée. Cependant, les artistes étrangers qui se produisent dans des bars, des restaurants ou des établissements similaires ne sont pas visés par l'exemption comme l'indique le sous-alinéa 186g)(ii) du RIPR. Une distinction a été faite pour favoriser les emplois pour les artistes canadiens tout en assurant la prestation de spectacles dans des établissements de petite taille où ces spectacles ne sont pas le but premier de l'entreprise.

Enjeux et objectifs

Enjeux

Deux éléments ont fait surface dans le dossier des artistes de scène étrangers se produisant dans des bars, des restaurants et des établissements similaires et laissent croire que le traitement différentiel issu du sous-alinéa 186g)(ii) n'a plus sa place :

- La distinction établie en fonction de l'établissement n'a pas les effets escomptés

Les artistes étrangers qui se produisent au Canada pour des contrats ponctuels avaient droit à une exemption à l'obligation de détenir un permis de travail pour mettre en valeur une diversité culturelle autrement impossible si on ne leur permet pas de montrer leurs talents uniques alors qu'il n'y a aucune conséquence néfaste sur le marché du travail canadien. Les artistes étrangers qui se produisent dans des bars, des restaurants et des établissements similaires n'avaient pas droit à l'exemption étant donné que le but premier de ces endroits n'est pas de présenter des spectacles artistiques uniques, mais plutôt de vendre de la nourriture et de l'alcool et que la prestation d'artistes est un moyen d'accroître les ventes en incitant les clients à rester plus longtemps, un objectif qui peut être atteint aussi bien par un artiste canadien qu'un ressortissant étranger.

Nombre de bars, restaurants et établissements similaires continuent tout de même de faire appel à la fois à des artistes canadiens et étrangers pour attirer des clients et augmenter leurs revenus. Il s'agit cependant d'un modèle d'affaires qui a perdu de sa viabilité depuis l'arrivée des frais de traitement de l'avis relatif au marché du travail en 2013. Les coûts supplémentaires qu'entraîne l'embauche d'artistes étrangers à la suite de ces frais sont particulièrement néfastes pour les bars, les restaurants et les établissements similaires de petite taille, car ils fragilisent leur situation financière. Étant donné que ce sont des lieux où bon nombre d'artistes canadiens entament leur carrière, une diminution de leur nombre pourrait resserrer les possibilités des artistes du monde de la musique désireux de lancer leur carrière. Les nouveaux frais peuvent aussi

for and tour with foreign acts, which can be an important means for introducing Canadian performers to a wider audience. In short, the venue-based distinction combined with the new LMO processing fee, may in fact negatively impact employment opportunities for Canadian performing artists.

- **Administrative challenges in implementation**

Normally, the LMO process assesses the likely impact that engaging a foreign national to work in Canada would have on the Canadian labour market. This process may be less relevant for the engagement of foreign artists destined to perform at bars, restaurants and similar establishments when they only enter Canada for short time periods. An analysis of past approved LMO applications indicates that foreign artists destined to perform at such venues entered Canada to work an average of only 12 days. Since these artists are here for such short durations, it is hard to measure the impact of an individual foreign artist on Canadian artists.

Furthermore, defining what constitutes a bar, restaurant or similar establishment to satisfy the current IRPR provision for work permit requirements is administratively challenging. Determination of whether a venue is in fact a “bar, restaurant or similar establishment” has been based on whether: the primary function is to sell food or beverages; the venue is open to serve patrons both before and after the performance; and information in the venue’s liquor license. In practice, non-subjective assessment of these criteria can at times be challenging and lead to difficulty in making consistent assessments with respect to what distinguishes a bar, restaurant or similar establishment from other performance venues that also sell food and alcohol.

Objectives

The proposed IRPR amendment

- provides consistent treatment to foreign artists, regardless of the type of venue;
- simplifies the administration of the work permit process; and
- maintains opportunities for Canadian artists who benefit from the continued viability of smaller venues and opportunities to tour with foreign acts.

Description

The aforementioned objectives are being achieved by removing the words “nor performing in bars, restaurants or similar establishments” at the end of subparagraph 186(g)(ii) of the IRPR that currently require foreign artists to obtain a work permit (and therefore their employers to obtain an LMO) when performing specifically in bars, restaurants or similar establishments for a time-limited engagement, as opposed to any other performance venue.

Consultation

Stakeholder support for the proposed amendment has been received from the music industry community. A number of music industry stakeholders have formally requested the proposed amendment stressing the importance of consistent treatment of

dissuader des groupes musicaux étrangers de faire une tournée au Canada, ce qui réduit les possibilités pour les artistes canadiens d’en faire la première partie et de faire une tournée avec ces groupes, un excellent moyen de faire connaître des artistes canadiens à un public élargi. En bref, la distinction en fonction de l’établissement et les nouveaux frais de traitement de l’avis relatif au marché du travail auraient en fait un effet néfaste sur les possibilités qui s’offrent aux artistes canadiens.

- **Obstacles administratifs à la mise en œuvre**

En temps normal, l’avis relatif au marché du travail vise à évaluer les répercussions possibles de l’embauche d’un ressortissant étranger au Canada sur le marché du travail canadien. L’avis semble moins pertinent dans le cas de l’embauche d’artistes étrangers qui se produisent dans des bars, des restaurants et des établissements similaires lorsqu’ils ne sont au Canada que pour une courte période. Une analyse de précédentes demandes d’avis relatif au marché du travail qui ont été approuvées révèle que les artistes étrangers qui se produisent dans de tels lieux restent au Canada pour une période moyenne de 12 jours. Puisque ces artistes sont ici pour de courtes durées, il est difficile de mesurer l’impact d’un artiste étranger individuel sur les artistes canadiens.

De plus, la définition d’un bar, d’un restaurant ou d’un établissement similaire comme l’entend la disposition du RIPR dans sa forme actuelle pour ce qui est des obligations d’obtention d’un permis de travail ne se fait pas sans difficulté. On détermine qu’un lieu est un bar, un restaurant ou un établissement similaire si sa fonction première est de vendre de la nourriture ou des boissons et s’il est ouvert avant et après la prestation pour servir les clients. On se fie aussi à l’information sur le permis d’alcool de l’établissement. En pratique, il est parfois difficile d’évaluer objectivement de tels critères et donc d’être cohérent dans les décisions prises pour distinguer un bar, un restaurant ou un établissement similaire d’autres lieux où se produisent des artistes qui vendent de la nourriture et de l’alcool.

Objectifs

La modification au RIPR proposée a les objectifs suivants :

- traiter de la même manière tous les artistes étrangers peu importe l’établissement;
- simplifier l’administration du processus actuel entourant le permis de travail;
- continuer de faire en sorte que les artistes canadiens puissent tirer avantage des établissements de petite taille et des occasions d’aller en tournée avec des groupes étrangers.

Description

Les objectifs ci-dessus peuvent être atteints si les mots « et ne se produisent pas dans un bar, un restaurant ou un établissement du même genre » sont enlevés du sous-alinéa 186g(ii) du RIPR. Cet article prévoit que les artistes étrangers doivent obtenir un permis de travail (et par le fait même que leurs employeurs obtiennent un avis relatif au marché du travail) lorsqu’ils se produisent dans des bars, des restaurants ou des établissements similaires pour une durée limitée alors que ce n’est pas le cas pour d’autres lieux à spectacles.

Consultation

Le milieu de la musique s’est montré ouvert à la modification proposée. Un certain nombre d’intervenants ont même expressément demandé cette modification en mettant en évidence l’importance de traiter les artistes étrangers et leurs employeurs de la

foreign artists and their employers regardless of the type of venue. This request was reiterated by a number of key stakeholders during the December 2013 roundtable consultations hosted by CIC in cooperation with ESDC.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, since it does not increase or decrease the administrative burden on businesses.

Small business lens

The small business lens does not apply to these amendments, as no additional costs are imposed on business.

Rationale

The regulatory amendment is a facilitative measure that provides consistent treatment of foreign artists performing in Canada for time-limited engagements, regardless of the type of venue.

Canadian musicians rely on live performances, including touring abroad, and gain exposure through multiple-act performances that include known performers from outside Canada, especially since Canada is considered a relatively small market. In this way, Canadian and foreign entertainers do not necessarily displace each other at performance venues. Instead, they perform jointly on the same bill, with lesser known acts benefiting from the exposure and enhancement in stature of sharing a bill with a more established act.

Thus, the proposed change will bring the following benefits to society and culture as well as the economy, business and trade:

- Canadian cultural experience will benefit from maintaining opportunities to enjoy live international music outside of festivals; and
- Smaller Canadian venues will remain economically viable and continue to provide opportunities for Canadian performing artists.

Implementation, enforcement and service standards

The regulatory amendment will come into force on registration. As this regulatory amendment provides an exemption from the requirement to obtain a work permit, enforcement and service standards do not apply.

Contact

Robert Judge
Director
Temporary Resident Policy and Programs
Immigration Branch
Department of Citizenship and Immigration
365 Laurier Avenue West
Ottawa, Ontario
K1A 1L1
Fax: 613-954-0850
Email: TFWP-PTWT-REG@cic.gc.ca

même façon, peu importe le type d'établissement. La demande a été réitérée par nombre d'intervenants pendant les consultations en table ronde tenues en décembre 2013 et organisées par CIC en collaboration avec ESDC.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas ici, car cette proposition n'accroît ou ne décroît pas le fardeau administratif sur les entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à la modification proposée, car il n'en résulte aucun coût supplémentaire pour les entreprises.

Justification

La modification réglementaire est une mesure assurant un traitement uniforme à l'égard des artistes étrangers qui se produisent au Canada pour une période limitée, peu importe le type d'établissement.

Les musiciens canadiens ont besoin que des spectacles soient présentés sur scène, notamment dans le cadre de tournées à l'étranger, et se font connaître lorsqu'ils jouent dans des événements avec d'autres groupes, notamment des groupes populaires de l'extérieur du Canada, dans un contexte où le marché canadien est relativement petit. De cette manière, les artistes canadiens et étrangers ne prennent pas la place l'un de l'autre dans les établissements à spectacle. Ils se produisent plutôt conjointement sur la même facture, les groupes moins connus profitant de l'exposition que crée le partage d'un événement avec un groupe plus connu.

La modification proposée entraînera donc les avantages sociaux, culturels, commerciaux et économiques suivants :

- les citoyens canadiens pourront continuer de profiter de prestations de musiciens internationaux sur scène à l'extérieur des festivals;
- les petits établissements canadiens demeureront économiquement viables et continueront d'offrir des occasions intéressantes pour les artistes canadiens.

Mise en œuvre, application et normes de service

La modification réglementaire entrera en vigueur dès son enregistrement. Étant donné que cette modification prévoit une exemption à l'obligation d'obtenir un permis de travail, la question de l'application et les normes de service ne sont pas pertinentes.

Personne-ressource

Robert Judge
Directeur
Division des politiques et programmes à l'intention des résidents temporaires
Direction de l'immigration
Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration
365, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 1L1
Télécopieur : 613-954-0850
Courriel : TFWP-PTWT-REG@cic.gc.ca

Registration
SOR/2014-171 June 21, 2014

Enregistrement
DORS/2014-171 Le 21 juin 2014

SPECIAL ECONOMIC MEASURES ACT

LOI SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES

Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations

Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie

P.C. 2014-848 June 21, 2014

C.P. 2014-848 Le 21 juin 2014

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the actions of the Russian Federation constitute a grave breach of international peace and security that has resulted or is likely to result in a serious international crisis;

Attendu que le gouverneur en conseil juge que les actions de la Fédération de Russie constituent une rupture sérieuse de la paix et de la sécurité internationales qui a entraîné ou est susceptible d'entraîner une grave crise internationale,

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 *Special Economic Measures Act*^a, makes the annexed *Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations*.

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu des paragraphes 4(1) à (3) de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*, ci-après.

REGULATIONS AMENDING THE SPECIAL ECONOMIC MEASURES (RUSSIA) REGULATIONS

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES VISANT LA RUSSIE

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. Paragraph 2(a) of the *Special Economic Measures (Russia) Regulations*¹ is replaced by the following:

1. L'alinéa 2a) du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*¹ est remplacé par ce qui suit :

(a) a person engaged in activities that directly or indirectly facilitate, support, provide funding for or contribute to a violation or attempted violation of the sovereignty or territorial integrity of Ukraine or that obstruct the work of international organizations in Ukraine;

a) une personne s'adonnant à des activités qui, directement ou indirectement, facilitent une violation ou une tentative de violation de la souveraineté ou de l'intégrité territoriale de l'Ukraine ou procurent un soutien ou du financement ou contribuent à une telle violation ou tentative ou qui entravent le travail d'organisations internationales en Ukraine;

2. Part 1 of the Schedule to the Regulations is amended by adding the following after item 47:

2. La partie 1 de l'annexe du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 47, de ce qui suit :

48. Vladimir SHAMANOV

48. Vladimir SHAMANOV

APPLICATION PRIOR TO PUBLICATION

ANTÉRIORITÉ DE LA PRISE D'EFFET

Statutory Instruments Act

3. For the purpose of paragraph 11(2)(a) of the *Statutory Instruments Act*, these Regulations apply before they are published in the *Canada Gazette*.

3. Pour l'application de l'alinéa 11(2)a) de la *Loi sur les textes réglementaires*, le présent règlement prend effet avant sa publication dans la *Gazette du Canada*.

Loi sur les textes réglementaires

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

Registration

4. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

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

Enregistrement

^a S.C. 1992, c. 17
¹ SOR/2014-58

^a L.C. 1992, ch. 17
¹ DORS/2014-58

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Issues**

Russia's continued military aggression in eastern Ukraine is a clear violation of Ukraine's sovereignty and territorial integrity. Increasing violence and deadly clashes continue to indicate that Russia is supporting and organizing pro-Russian separatist groups in Ukraine with the aim to interfere and destabilize Ukraine in advance of the May 25 elections.

Background

Acting in coordination with the United States and the European Union, the Governor in Council has found that the actions of the Russian Federation constitute a grave breach of international peace and security that has resulted or is likely to result in a serious international crisis. Therefore, the *Special Economic Measures (Russia) Regulations* were passed imposing sanctions on Russia on March 17, 2014, and amended on March 19, 2014, March 21, 2014, April 28, 2014, May 4, 2014, and May 12, 2014.

In April and May 2014, Russian-backed militants have seized Government buildings, clashed with Government forces and captured a number of hostages across eastern and southern Ukraine. On May 3, 2014, violence spread to the southern Ukrainian city of Odessa as clashes resulted in approximately 50 deaths and over 200 injured. The following week, violence erupted in the port city of Mariupol as gunmen attacked the police station, and in Donetsk, gunmen attacked the Red Cross and held several of its workers on accusations of espionage. Incidents of violence were also reported in Sloviansk, Kramatorsk, Horlivka and other key cities, indicating that pro-Russian insurgency is spreading in eastern Ukraine.

On May 11, 2014, two Russian-backed separatist organizations in Ukraine (the Donetsk and Luhansk "People's Republics") held illegal referenda, claiming that 89% and 96% of voters respectively, voted in favour of "self-rule." The two regions declared independence and insurgents in Donetsk asked to join Russia. There are multiple reports of harassment, fraud and intimidation, further demonstrating the illegitimacy of the referenda. The separatist authorities stated that they will prevent the presidential elections from being held as planned in the Donetsk region on May 25, 2014. Canada and the international community responded by denouncing the referenda as "illegal" and organized by Russian-backed rebels to foment division and unrest in the region. Russia has also threatened to cut off gas supplies to Ukraine in June.

On May 12, 2014, Canada introduced further sanctions indicating that Russia's illegal occupation of Ukraine and provocative military activity remains a serious concern to the international community. Canada also announced that it will continue to apply pressure that will further isolate Russia economically and politically until Russia de-escalates the situation and demonstrates its respect for Ukraine's sovereignty and territorial integrity.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)***Enjeux**

Les actes d'agression militaire que la Russie continue de perpétrer dans l'Est de l'Ukraine constituent une violation manifeste de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de cette dernière. L'augmentation de la violence et les affrontements meurtriers continuent d'indiquer que la Russie appuie et organise des groupes de séparatistes pro-russes en Ukraine dans le but de s'ingérer dans les affaires de l'Ukraine et de déstabiliser le pays avant les élections du 25 mai.

Contexte

Agissant en coordination avec les États-Unis et l'Union européenne, le gouverneur en conseil a conclu que les agissements de la Fédération de Russie constituent une rupture sérieuse de la paix et de la sécurité internationales et sont susceptibles d'entraîner ou ont entraîné une grave crise internationale. Par conséquent, le *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie* a été adopté le 17 mars 2014, a imposé des sanctions contre la Russie et a été modifié les 19 mars 2014, 21 mars 2014, 28 avril 2014, 4 mai 2014 et 12 mai 2014.

En avril et mai 2014, des militants appuyés par la Russie ont saisi des édifices du gouvernement, ont affronté les forces gouvernementales et ont capturé un certain nombre d'otages dans l'Est et le Sud de l'Ukraine. Le 3 mai 2014, la violence s'est étendue à la ville d'Odessa, dans le Sud de l'Ukraine, et les affrontements ont fait environ 50 morts et plus de 200 blessés. La semaine suivante, la violence a éclaté dans la ville portuaire de Marioupol, où des hommes armés ont attaqué le poste de police. De plus, dans la région de Donetsk, des hommes armés ont attaqué la Croix-Rouge et tenu plusieurs de ses travailleurs en otages en les accusant d'espionnage. Des incidents de violence ont également été signalés à Sloviansk, à Kramatorsk, à Horlivka et dans d'autres villes clés, ce qui indique que l'insurrection pro-russe se répand dans l'Est de l'Ukraine.

Le 11 mai 2014, deux organisations séparatistes d'Ukraine (les « républiques populaires » de Donetsk et de Luhansk) appuyées par la Russie ont tenu deux référendums illégaux, affirmant que 89 % et 96 % des électeurs, respectivement, ont voté en faveur de la souveraineté. Les deux régions ont déclaré leur indépendance et les insurgés de la région de Donetsk ont demandé à se joindre à la Russie. Il existe plusieurs rapports concernant des actes de harcèlement, de fraude et d'intimidation, une preuve supplémentaire du caractère illégitime des référendums. Les autorités séparatistes ont déclaré qu'elles vont empêcher les élections présidentielles de se tenir comme prévu dans la région de Donetsk le 25 mai 2014. Le Canada et la communauté internationale ont réagi en dénonçant les référendums comme étant « illégaux » et organisés par des rebelles appuyés par la Russie pour fomenter la division et des troubles dans la région. La Russie a également menacé de couper l'approvisionnement en gaz naturel de l'Ukraine en juin.

Le 12 mai 2014, le Canada a mis en place de nouvelles sanctions et a déclaré que l'occupation illégale de l'Ukraine par la Russie et les provocations militaires demeurent un grave sujet de préoccupation pour la communauté internationale. Le Canada a également annoncé qu'il continuera à appliquer des pressions, qui auront pour effet d'isoler encore davantage la Russie sur le plan économique et politique, jusqu'à ce que ce pays cesse d'envenimer la situation et

Objectives

The proposed *Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations* (the Regulations) amend section 2 of the existing Regulations and add one individual to the Schedule.

Description

The proposed Regulations amend section 2 of the *Special Economic Measures (Russia) Regulations*, which describes who may be listed as a designated person. This includes broadening subsection 2(a) to include persons whose activities obstruct the work of international organizations in Ukraine. This amended category continues to capture all designations that fell within the description in subsection 2(a) prior to these Regulations.

The proposed Regulations also add one individual to the list of designated persons under the *Special Economic Measures (Russia) Regulations*.

Any person in Canada and any Canadian outside Canada are prohibited from

- dealing in any property, wherever situated, held by or on behalf of a designated person;
- entering into or facilitating, directly or indirectly, any transaction related to such a dealing;
- providing any financial or related service in respect of such a dealing;
- making goods, wherever situated, available to a designated person; and
- providing any financial or related service to or for the benefit of a designated person.

Exceptions to the above-noted prohibitions are available for the following:

- Payments made by or on behalf of designated persons pursuant to contracts entered into prior to the coming into force of the Regulations, provided that the payments are not made to or for the benefit of a designated person;
- Pension payments to any person in Canada or any Canadian outside Canada;
- Transactions in respect of accounts at financial institutions held by diplomatic missions, provided that the transaction is required in order for the mission to fulfill its diplomatic functions under the Vienna Convention on Diplomatic Relations, or, transactions required in order to maintain the mission premises if the diplomatic mission has been temporarily or permanently recalled;
- Transactions by international organizations with diplomatic status, agencies of the United Nations, the International Red Cross and Red Crescent Movement, or Canadian non-governmental organizations that have entered into a grant or contribution agreement with the Department of Foreign Affairs, Trade and Development;
- Transactions necessary for a Canadian to transfer to a non-designated person any accounts funds or investments of a Canadian held by a designated person on the day on which that person became designated;

démontre son respect pour la souveraineté et l'intégrité territoriale de l'Ukraine.

Objectifs

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie* (ci-après le Règlement) proposé modifie l'article 2 du Règlement afin d'ajouter le nom d'une nouvelle personne à la liste des personnes désignées.

Description

Le règlement proposé modifie l'article 2 du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*, précisant qui est susceptible de figurer sur la liste des personnes désignées. Il s'agit notamment d'élargir le paragraphe 2a) de manière à inclure les personnes dont les activités font obstacle au travail des organisations internationales en Ukraine. Cette catégorie modifiée continue d'inclure toutes les désignations qui correspondent à la description du paragraphe 2a) préalable au présent règlement.

Le règlement proposé ajoute aussi le nom d'une personne à la liste des personnes désignées par le *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*.

Le Règlement interdit aux personnes au Canada et aux Canadiens à l'étranger :

- d'effectuer une opération portant sur un bien, quelle que soit la situation de celui-ci, détenu par une personne désignée ou en son nom;
- de conclure, directement ou indirectement, une transaction relativement à une telle opération ou d'en faciliter, directement ou indirectement, la conclusion;
- de fournir des services financiers ou des services connexes à l'égard d'une telle opération;
- de mettre de la marchandise, où qu'elle soit située, à la disposition d'une personne désignée;
- de fournir des services financiers ou des services connexes à toute personne désignée ou pour son bénéficiaire.

Des exceptions aux interdictions précédentes peuvent s'appliquer dans les cas suivants :

- les paiements effectués par une personne désignée ou en son nom en vertu d'un contrat ayant été signé avant l'application du Règlement, à condition que les paiements ne s'adressent pas à l'une des personnes désignées;
- les paiements de pension destinés à une personne au Canada ou à un Canadien à l'étranger;
- les transactions se rapportant à des comptes dans des établissements financiers détenus par des missions diplomatiques, pourvu que la transaction soit requise pour que la mission puisse remplir ses fonctions diplomatiques en vertu de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques ou, si la mission diplomatique a été rappelée de manière temporaire ou permanente;
- les transactions par des organisations internationales ayant un statut diplomatique, des organismes des Nations Unies, le Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge ou des organisations non gouvernementales canadiennes qui ont conclu un accord de subvention ou de contribution avec Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada;
- toute transaction nécessaire pour qu'un Canadien transfère à une personne non désignée les comptes, fonds ou investissements de Canadiens qui sont détenus par une personne désignée à la date où cette personne est devenue une personne désignée;

- Financial services required in order for a designated person to obtain legal services in Canada with respect to the application of any of the prohibitions in the Regulations; and
 - Loan repayments made to any person in Canada or any Canadian abroad in respect of loans entered into before the coming into force of the Regulations, enforcement of security in respect of those loans, or payments by guarantors guaranteeing those loans.
- des services financiers requis pour qu'une personne désignée puisse obtenir des services juridiques au Canada relativement à l'application des interdictions prévues dans le Règlement;
 - le remboursement à toute personne au Canada ou à tout Canadien à l'étranger d'emprunts contractés avant l'entrée en vigueur du Règlement, la réalisation des sûretés relatives à de tels emprunts ou les paiements effectués par leurs garants.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies to this proposal, as there are minimal administrative costs to business because of the reporting requirement. However, the administrative burden associated with these Regulations is carved out from the “One-for-One” Rule, as they address unique, exceptional circumstances.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs (or insignificant costs) on small business and small businesses would not be disproportionately affected.

Consultation

Foreign Affairs, Trade and Development Canada drafted the Regulations in consultation with the Department of Justice and Citizenship and Immigration Canada.

Rationale

The measures contained in the Regulations demonstrate Canada's concern about Russia's continuing violation of Ukraine's sovereignty and territorial integrity.

Implementation, enforcement and service standards

Canada's sanctions regulations are enforced by the Royal Canadian Mounted Police and the Canada Border Services Agency. In accordance with section 8 of the *Special Economic Measures Act*, every person who wilfully contravenes these Regulations is liable upon summary conviction to a fine of not more than \$25,000 or to imprisonment for a term of not more than one year or to both, or upon conviction on indictment, to imprisonment for a term of not more than five years.

Contact

Jennifer May
Director
East/Southeast Europe Bilateral and Commercial Relations
Foreign Affairs, Trade and Development Canada
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Telephone: 343-203-3603
Fax: 613-995-1277
Email: Jennifer.May@international.gc.ca

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique à cette proposition, étant donné qu'elle présente certains coûts administratifs réduits pour les entreprises en raison des exigences de déclaration. Toutefois, le fardeau administratif associé à ce règlement est exempté de la règle du « un pour un », puisqu'il concerne des circonstances uniques et exceptionnelles.

Lentille des petites entreprises

L'impact de la présente proposition sera nul ou négligeable sur le plan des coûts pour les petites entreprises et ne requiert donc pas la prise de mesures particulières.

Consultation

Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada a rédigé le Règlement en consultation avec le ministère de la Justice et Citoyenneté et Immigration Canada.

Justification

Les mesures prévues dans le Règlement démontrent que le Canada est préoccupé par les actes continus de la Russie, qui constituent une violation de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de l'Ukraine.

Mise en œuvre, application et normes de service

La Gendarmerie royale du Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada sont chargées de l'application du règlement relatif aux sanctions. Conformément à l'article 8 de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*, toute personne contrevenant au Règlement encourt, sur déclaration de culpabilité, une amende maximale de 25 000 \$ ou un emprisonnement maximal d'un an, ou les deux; ou par mise en accusation, un emprisonnement maximal de cinq ans.

Personne-ressource

Jennifer May
Directrice
Direction des relations commerciales et bilatérales avec l'Europe de l'Est et du Sud-Est
Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Téléphone : 343-203-3603
Télécopieur : 613-995-1277
Courriel : Jennifer.May@international.gc.ca

Registration
SOR/2014-172 June 21, 2014

SPECIAL ECONOMIC MEASURES ACT

Regulations Amending the Special Economic Measures (Ukraine) Regulations

P.C. 2014-849 June 21, 2014

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the situation in Ukraine constitutes a grave breach of international peace and security that has resulted or is likely to result in a serious international crisis;

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 *Special Economic Measures Act*^a, makes the annexed *Regulations Amending the Special Economic Measures (Ukraine) Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE SPECIAL ECONOMIC MEASURES (UKRAINE) REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Paragraph 2(a) of the *Special Economic Measures (Ukraine) Regulations*¹ is replaced by the following:

(a) a person engaged in activities that directly or indirectly facilitate, support, provide funding for or contribute to a violation or attempted violation of the sovereignty or territorial integrity of Ukraine or that obstruct the work of international organizations in Ukraine;

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

- 18. Petr Grigorievich JAROSH
- 19. Oleg Grigorievich KOZYURA
- 20. Viacheslav PONOMARIOV
- 21. Igor Mykolaiovych BEZLER
- 22. Igor KAKIDZYANOV
- 23. Oleg TSARIOV
- 24. Roman LYAGIN
- 25. Aleksandr MALYKHIN
- 26. Natalia Vladimirovna POKLONSKAYA
- 27. Igor Sergeievich SHEVCHENKO

3. Part 2 of the Schedule to the Regulations is amended by adding the following after item 1:

- 2. Feodosia

Enregistrement
DORS/2014-172 Le 21 juin 2014

LOI SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES

Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine

C.P. 2014-849 Le 21 juin 2014

Attendu que le gouverneur en conseil juge que la situation en Ukraine constitue une rupture sérieuse de la paix et de la sécurité internationales qui a entraîné ou qui est susceptible d'entraîner une grave crise internationale,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu des paragraphes 4(1) à (3) de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES VISANT L'UKRAINE

MODIFICATIONS

1. L'alinéa 2a) du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine*¹ est remplacé par ce qui suit :

a) une personne s'adonnant à des activités qui, directement ou indirectement, facilitent une violation ou une tentative de violation de la souveraineté ou de l'intégrité territoriale de l'Ukraine ou procurent un soutien ou du financement ou contribuent à une telle violation ou tentative ou qui entravent le travail d'organisations internationales en Ukraine;

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

- 18. Petr Grigorievich JAROSH
- 19. Oleg Grigorievich KOZYURA
- 20. Viacheslav PONOMARIOV
- 21. Igor Mykolaiovych BEZLER
- 22. Igor KAKIDZYANOV
- 23. Oleg TSARIOV
- 24. Roman LYAGIN
- 25. Aleksandr MALYKHIN
- 26. Natalia Vladimirovna POKLONSKAYA
- 27. Igor Sergeievich SHEVCHENKO

3. La partie 2 de l'annexe du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :

- 2. Feodosia

^a S.C. 1992, c. 17
¹ SOR/2014-60

^a L.C. 1992, ch. 17
¹ DORS/2014-60

APPLICATION PRIOR TO PUBLICATION

*Statutory
Instruments Act*

4. For the purpose of paragraph 11(2)(a) of the *Statutory Instruments Act*, these Regulations apply before they are published in the *Canada Gazette*.

ANTÉRIORITÉ DE LA PRISE D’EFFET

4. Pour l’application de l’alinéa 11(2)a) de la *Loi sur les textes réglementaires*, le présent règlement prend effet avant sa publication dans la *Gazette du Canada*. *Loi sur les textes réglementaires*

COMING INTO FORCE

Registration

5. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement. Enregistrement

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Pro-Russian separatists continue to destabilize Ukraine and facilitate Russian military action against the Ukrainian government.

Background

Acting in coordination with the United States and the European Union, the Governor in Council has found that the situation in Ukraine constitutes a grave breach of international peace and security that has resulted or is likely to result in a serious international crisis. As a result, regulations were passed imposing sanctions on Ukraine and/or Russia on March 17, 2014, and amended on March 19, 2014, March 21, 2014, April 12, 2014, April 28, 2014, May 4, 2014, and May 12, 2014.

During the month of May 2014, pro-Russia separatists seized government buildings, clashed with government forces and captured a number of hostages across eastern and southern Ukraine. On May 3, 2014, violence spread to the southern Ukrainian city of Odessa as clashes resulted in approximately 50 deaths and over 200 injured. The following week, deadly violence erupted in the port city of Mariupol (Donetsk oblast) as gunmen attacked the police station. In Donetsk, gunmen also attacked the Red Cross and held several of its workers on accusations of espionage. Incidents of violence were also reported in Sloviansk, Kramatorsk, Horlivka and other key Ukrainian cities. Ukrainian forces continue their anti-terrorist operations in an attempt to recapture occupied buildings and push back the violent separatists.

On May 11, 2014, two separatist organizations (the Donetsk and Luhansk “People’s Republics”) held illegal referenda, claiming that 89% and 96% of voters respectively, voted in favour of self-rule. Fraud and harassment incidents were reported, including thousands of pre-filled ballots and instances of individuals voting several times. The separatist authorities have stated that they will prevent the presidential elections from being held in the Donetsk region as planned on May 25, 2014. Canada and the international community responded by denouncing the referenda as illegal, and will continue to apply pressure until the situation in Ukraine de-escalates.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Les séparatistes pro-russes continuent à déstabiliser l’Ukraine et à faciliter l’action militaire russe contre le gouvernement ukrainien.

Contexte

Agissant en coordination avec les États-Unis et l’Union européenne, le gouverneur en conseil a jugé que la situation en Ukraine constitue une rupture sérieuse de la paix et de la sécurité internationales qui a entraîné ou qui est susceptible d’entraîner une grave crise internationale. À ce titre, un règlement a été adopté le 17 mars 2014 dans lequel des sanctions ont été imposées contre l’Ukraine et/ou la Russie. Ce règlement a été modifié le 19 mars 2014, le 21 mars 2014, le 12 avril 2014, le 28 avril 2014, le 4 mai 2014 et le 12 mai 2014.

Au cours de mai 2014, des séparatistes pro-russes ont saisi des édifices gouvernementaux, affronté les forces gouvernementales et capturé de nombreux otages dans l’Est et le Sud de l’Ukraine. Le 3 mai 2014, la vague de violence s’est étendue à la ville d’Odessa au Sud de l’Ukraine, ce qui a entraîné une cinquantaine de morts et plus de 200 blessés. La semaine suivante, la violence meurtrière a éclaté dans la ville portuaire de Marioupol (dans la région de Donetsk) lorsque des hommes armés ont attaqué le poste de police. À Donetsk, des hommes armés ont également attaqué la Croix-Rouge et ont détenu plusieurs membres de l’organisation en les accusant d’espionnage. Des incidents violents ont également été signalés à Sloviansk, à Kramatorsk, à Horlivka et dans d’autres villes clés. Les forces ukrainiennes continuent leurs efforts antiterroristes dans le but de récupérer les édifices occupés et de repousser les séparatistes violents.

Le 11 mai 2014, deux organisations séparatistes (les « républiques populaires » de Donetsk et de Lugansk) ont tenu des référendums illégaux et ont prétendu que 89 % et 96 % des électeurs, respectivement, avaient voté en faveur de la souveraineté. Des cas de fraude et de harcèlement ont été signalés, y compris des milliers de bulletins de vote déjà remplis et des cas de personnes votant plusieurs fois. Par ailleurs, les autorités séparatistes ont affirmé qu’elles empêcheraient la tenue des élections présidentielles prévues dans la région de Donetsk le 25 mai 2014. Le Canada et la communauté internationale ont réagi en dénonçant les référendums comme étant illégaux et ils continueront à exercer une pression jusqu’à ce que la situation en Ukraine s’apaise.

Objectives

The proposed *Regulations Amending the Special Economic Measures (Ukraine) Regulations* (the Regulations) amend section 2 of the existing Regulations and add 10 individuals and one entity to the Schedule.

Description

The proposed Regulations amend section 2 of the *Special Economic Measures (Ukraine) Regulations*, which describes who may be listed as a designated person. This includes broadening paragraph 2(a) to include persons whose activities obstruct the work of international organisations in Ukraine. This amended category continues to capture all designations that fell within the description in paragraph 2(a) prior to these Regulations.

The Regulations also add 10 individuals and one entity to the list of designated persons under the *Special Economic Measures (Ukraine) Regulations*.

Any person in Canada and any Canadian outside Canada are prohibited from:

- dealing in any property, wherever situated, held by or on behalf of a designated person;
- entering into or facilitating, directly or indirectly, any transaction related to such a dealing;
- providing any financial or related service in respect of such a dealing;
- making goods, wherever situated, available to a designated person; and
- providing any financial or related service to or for the benefit of a designated person.

Exceptions to the above-noted prohibitions are available for the following:

- Payments made by or on behalf of designated persons pursuant to contracts entered into prior to the coming into force of the Regulations, provided that the payments are not made to or for the benefit of a designated person;
- Pension payments to any person in Canada or any Canadian outside Canada;
- Transactions in respect of accounts at financial institutions held by diplomatic missions, provided that the transaction is required in order for the mission to fulfill its diplomatic functions under the Vienna Convention on Diplomatic Relations, or, transactions required in order to maintain the mission premises if the diplomatic mission has been temporarily or permanently recalled;
- Transactions by international organizations with diplomatic status, agencies of the United Nations, the International Red Cross and Red Crescent Movement, or Canadian non-governmental organizations that have entered into a grant or contribution agreement with the Department of Foreign Affairs, Trade and Development;
- Transactions necessary for a Canadian to transfer to a non-designated person any accounts funds or investments of a Canadian held by a designated person on the day on which that person became designated;

Objectifs

Le Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine (le Règlement) proposé modifie l'article 2 du règlement actuel et ajoute le nom de 10 individus et d'une entité à l'annexe.

Description

Le règlement proposé modifie l'article 2 du Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine, qui décrit les motifs pour lesquels une personne peut figurer sur la liste des personnes désignées. Cette modification élargit la portée de l'alinéa 2a) de manière à inclure les personnes s'adonnant à des activités qui entravent le travail des organisations internationales en Ukraine. Cette catégorie modifiée continue d'inclure toutes les descriptions qui étaient déjà visées à l'alinéa 2a).

Le Règlement ajoute également 10 personnes et une entité à la liste des personnes désignées par le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine.

Le Règlement interdit aux personnes au Canada et aux Canadiens à l'étranger :

- d'effectuer une opération portant sur un bien, quelle que soit la situation de celui-ci, détenu par une personne désignée ou en son nom;
- de conclure, directement ou indirectement, une transaction relativement à une telle opération ou d'en faciliter, directement ou indirectement, la conclusion;
- de fournir des services financiers ou des services connexes à l'égard d'une telle opération;
- de mettre de la marchandise, où qu'elle soit située, à la disposition d'une personne désignée;
- de fournir des services financiers ou des services connexes à toute personne désignée ou pour son bénéficiaire.

Des exceptions aux interdictions précédentes peuvent s'appliquer dans les cas suivants :

- les paiements effectués par une personne désignée ou en son nom en vertu d'un contrat ayant été signé avant l'application du Règlement, à condition que les paiements ne s'adressent pas à l'une des personnes désignées;
- les paiements de pension destinés à une personne au Canada ou à un Canadien à l'étranger;
- les transactions se rapportant à des comptes dans des établissements financiers détenus par des missions diplomatiques, pourvu que la transaction soit requise pour que la mission puisse remplir ses fonctions diplomatiques en vertu de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques ou, si la mission diplomatique a été rappelée de manière temporaire ou permanente;
- les transactions par des organisations internationales ayant un statut diplomatique, des organismes des Nations Unies, le Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge ou des organisations non gouvernementales canadiennes qui ont conclu un accord de subvention ou de contribution avec Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada;
- toute transaction nécessaire pour qu'un Canadien transfère à une personne non désignée les comptes, fonds ou investissements de Canadiens qui sont détenus par une personne désignée à la date où cette personne est devenue une personne désignée;

- Financial services required in order for a designated person to obtain legal services in Canada with respect to the application of any of the prohibitions in the Regulations; and
 - Loan repayments made to any person in Canada or any Canadian abroad in respect of loans entered into before the coming into force of the Regulations, enforcement of security in respect of those loans, or payments by guarantors guaranteeing those loans.
- des services financiers requis pour qu'une personne désignée puisse obtenir des services juridiques au Canada relativement à l'application des interdictions prévues dans le Règlement;
 - le remboursement à toute personne au Canada ou à tout Canadien à l'étranger d'emprunts contractés avant l'entrée en vigueur du Règlement, la réalisation des sûretés relatives à de tels emprunts ou les paiements effectués par leurs garants.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies to this proposal, as there are minimal administrative costs to business, because of the reporting requirement. However, the administrative burden associated with these Regulations is carved out from the “One-for-One” Rule as they address unique and exceptional circumstances.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs (or insignificant costs) on small business and small businesses would not be disproportionately affected.

Consultation

Foreign Affairs, Trade and Development Canada drafted the Regulations in consultation with the Department of Justice and Citizenship and Immigration Canada.

Rationale

The measures contained in the Regulations demonstrate Canada's concern about the continuing violation of Ukraine's sovereignty and territorial integrity.

Implementation, enforcement and service standards

Canada's sanctions regulations are enforced by the Royal Canadian Mounted Police and the Canada Border Services Agency. In accordance with section 8 of the *Special Economic Measures Act*, every person who wilfully contravenes these Regulations is liable upon summary conviction to a fine of not more than \$25,000 or to imprisonment for a term of not more than one year or to both, or upon conviction on indictment, to imprisonment for a term of not more than five years.

Contact

Jennifer May
Director
East/Southeast Europe Bilateral and Commercial Relations
Foreign Affairs, Trade and Development Canada
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Telephone: 343-203-3603
Fax: 613-995-1277
Email: Jennifer.May@international.gc.ca

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique à cette proposition, étant donné qu'elle présente certains coûts administratifs réduits pour les entreprises en raison des exigences de déclaration. Toutefois, le fardeau administratif associé à ce Règlement est exempté de la règle du « un pour un », puisqu'il concerne des circonstances uniques et exceptionnelles.

Lentille des petites entreprises

L'impact de la présente proposition sera nul ou négligeable sur le plan des coûts pour les petites entreprises et ne requiert donc pas la prise de mesures particulières.

Consultation

Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada a rédigé le Règlement en consultation avec le ministère de la Justice et Citoyenneté et Immigration Canada.

Justification

Les mesures prévues dans le Règlement reflètent les préoccupations du Canada à l'égard de la violation continue de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de l'Ukraine.

Mise en œuvre, application et normes de service

La Gendarmerie royale du Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada sont chargées de l'application du règlement relatif aux sanctions. Conformément à l'article 8 de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*, toute personne contrevenant au Règlement encourt, sur déclaration de culpabilité, une amende maximale de 25 000 \$ ou un emprisonnement maximal d'un an, ou les deux; ou par mise en accusation, un emprisonnement maximal de cinq ans.

Personne-ressource

Jennifer May
Directrice
Direction des relations commerciales et bilatérales avec l'Europe de l'Est et du Sud-Est
Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Téléphone : 343-203-3603
Télécopieur : 613-995-1277
Courriel : Jennifer.May@international.gc.ca

Registration

SI/2014-54 July 2, 2014

AN ACT TO IMPLEMENT CONVENTIONS BETWEEN CANADA AND SPAIN, CANADA AND THE REPUBLIC OF AUSTRIA, CANADA AND ITALY, CANADA AND THE REPUBLIC OF KOREA, CANADA AND THE SOCIALIST REPUBLIC OF ROMANIA AND CANADA AND THE REPUBLIC OF INDONESIA AND AGREEMENTS BETWEEN CANADA AND MALAYSIA, CANADA AND JAMAICA AND CANADA AND BARBADOS AND A CONVENTION BETWEEN CANADA AND THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION WITH RESPECT TO INCOME TAX

Proclamation Giving Notice that the Second Protocol Amending the Convention between Canada and the Republic of Austria for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and on Capital, done at Vienna on December 9, 1976, as amended by the Protocol done at Vienna on June 15, 1999 Came into Force on October 1, 2013

DAVID JOHNSTON

[L.S.]

Canada

ELIZABETH THE SECOND, by the Grace of God of the United Kingdom, Canada and Her other Realms and Territories QUEEN, Head of the Commonwealth, Defender of the Faith.

TO ALL TO WHOM these presents shall come or whom the same may in any way concern,

Greeting:

WILLIAM PENTNEY

Deputy Attorney General

A PROCLAMATION

Whereas, by Order in Council P.C. 2014-590 of May 15, 2014, the Governor in Council, pursuant to subsection 32(4) of *An Act to implement conventions between Canada and Spain, Canada and the Republic of Austria, Canada and Italy, Canada and the Republic of Korea, Canada and the Socialist Republic of Romania and Canada and the Republic of Indonesia and agreements between Canada and Malaysia, Canada and Jamaica and Canada and Barbados and a convention between Canada and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland for the avoidance of double taxation with respect to income tax*, directed that a proclamation do issue giving notice of the entry into force on October 1, 2013 of the attached supplementary convention, done at Vienna on 9 March 2012, that amends the Convention between Canada and the Republic of Austria for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and on Capital, done at Vienna on 9 December 1976, as amended by the Protocol done at Vienna on 15 June 1999;

Enregistrement

TR/2014-54 Le 2 juillet 2014

LOI DE MISE EN ŒUVRE DES CONVENTIONS CONCLUES ENTRE LE CANADA ET L'ESPAGNE, LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE, L'ITALIE, LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE, LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DE ROUMANIE ET LA RÉPUBLIQUE D'INDONÉSIE ET DES ACCORDS CONCLUS ENTRE LE CANADA ET LA MALAISIE, LA JAMAÏQUE ET LA BARBADE AINSI QUE D'UNE CONVENTION CONCLUE ENTRE LE CANADA ET LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD, TENDANT À ÉVITER LES DOUBLES IMPOSITIONS EN MATIÈRE D'IMPÔT SUR LE REVENU

Proclamation donnant avis que le Deuxième Protocole modifiant la Convention entre le Canada et la République d'Autriche tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, faite à Vienne le 9 décembre 1976 et modifiée par le Protocole fait à Vienne le 15 juin 1999 est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2013

DAVID JOHNSTON

[S.L.]

Canada

ELIZABETH DEUX, par la Grâce de Dieu, REINE du Royaume-Uni, du Canada et de ses autres royaumes et territoires, Chef du Commonwealth, Défenseur de la Foi.

À TOUS CEUX à qui les présentes parviennent ou qu'elles peuvent de quelque manière concerner,

*Salut :**Le sous-procureur général*

WILLIAM PENTNEY

PROCLAMATION

Attendu que, par le décret C.P. 2014-590 du 15 mai 2014, le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 32(4) de *Loi de mise en œuvre des conventions conclues entre le Canada et l'Espagne, le Canada et la République d'Autriche, le Canada et l'Italie, le Canada et la République de Corée, le Canada et la République Socialiste de Roumanie et le Canada et la République d'Indonésie et des accords conclus entre le Canada et la Malaisie, le Canada et la Jamaïque et le Canada et la Barbade ainsi que d'une convention conclue entre le Canada et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, tendant à éviter les doubles impositions en matière d'impôt sur le revenu*, a ordonné que soit prise une proclamation donnant avis de l'entrée en vigueur, le 1^{er} octobre 2013, de la convention complémentaire ci-jointe, faite à Vienne le 9 mars 2012 et destinée à modifier la Convention entre le Canada et la République d'Autriche tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, faite à Vienne le 9 décembre 1976 et modifiée par le Protocole fait à Vienne le 15 juin 1999,

Now know you that We, by and with the advice of Our Privy Council for Canada, do by this Our proclamation give notice of the entry into force on October 1, 2013 of the attached supplementary convention, done at Vienna on 9 March 2012, that amends the Convention between Canada and the Republic of Austria for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and on Capital, done at Vienna on 9 December 1976, as amended by the Protocol done at Vienna on 15 June 1999.

Of all which Our loving subjects and all others whom these presents may concern are required to take notice and to govern themselves accordingly.

IN TESTIMONY WHEREOF, We have caused this Our proclamation to be published and the Great Seal of Canada to be affixed to it. WITNESS: Our Right Trusty and Well-beloved David Johnston, Chancellor and Principal Companion of Our Order of Canada, Chancellor and Commander of Our Order of Military Merit, Chancellor and Commander of Our Order of Merit of the Police Forces, Governor General and Commander-in-Chief of Canada.

AT OUR GOVERNMENT HOUSE, in Our City of Ottawa, this third day of June in the year of Our Lord two thousand and fourteen and in the sixty-third year of Our Reign.

By Command,
JOHN KNUBLEY
Deputy Registrar General of Canada

**SECOND PROTOCOL AMENDING THE CONVENTION
BETWEEN CANADA AND THE REPUBLIC OF
AUSTRIA FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE
TAXATION AND THE PREVENTION OF
FISCAL EVASION WITH RESPECT TO
TAXES ON INCOME AND ON CAPITAL,
DONE AT VIENNA ON 9 DECEMBER 1976,
AS AMENDED BY THE PROTOCOL DONE
AT VIENNA ON 15 JUNE 1999**

CANADA AND THE REPUBLIC OF AUSTRIA;

DESIRING to amend the *Convention between Canada and the Republic of Austria for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and on Capital*, done at Vienna on 9 December 1976, as amended by the Protocol done at Vienna on 15 June 1999 (“the Convention”),

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

Paragraphs 1, 2 and 3 of Article 26 of the Convention shall be deleted and replaced by the following paragraphs 1, 2, 3, 4 and 5 and paragraphs 4 and 5 shall be renumbered 6 and 7 respectively:

“1. The competent authorities of the Contracting States shall exchange such information as is foreseeably relevant for carrying out the provisions of this Convention or to the administration or enforcement of the domestic laws concerning taxes of every kind and description imposed on behalf of the Contracting States, insofar as the taxation thereunder is not contrary to the

Sachez que, sur et avec l’avis de Notre Conseil privé pour le Canada, Nous, par Notre présente proclamation, donnons avis de l’entrée en vigueur, le 1er octobre 2013, de la convention complémentaire ci-jointe, faite à Vienne le 9 mars 2012 et destinée à modifier la Convention entre le Canada et la République d’Autriche tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l’évasion fiscale en matière d’impôts sur le revenu et sur la fortune, faite à Vienne le 9 décembre 1976 et modifiée par le Protocole fait à Vienne le 15 juin 1999.

De ce qui précède, Nos féaux sujets et tous ceux que les présentes peuvent concerner sont par les présentes requis de prendre connaissance et d’agir en conséquence.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait publier Notre présente proclamation et y avons fait apposer le grand sceau du Canada. TÉMOIN : Notre très fidèle et bien-aimé David Johnston, chancelier et compagnon principal de Notre Ordre du Canada, chancelier et commandeur de Notre Ordre du mérite militaire, chancelier et commandeur de Notre Ordre du mérite des corps policiers, gouverneur général et commandant en chef du Canada.

À NOTRE HÔTEL DU GOUVERNEMENT, en Notre ville d’Ottawa, ce troisième jour de juin de l’an de grâce deux mille quatorze, soixante-troisième de Notre règne.

Par ordre,
Le sous-registraire général du Canada
JOHN KNUBLEY

**DEUXIÈME PROTOCOLE MODIFIANT LA
CONVENTION ENTRE LE CANADA ET LA
RÉPUBLIQUE D’AUTRICHE TENDANT À
ÉVITER LES DOUBLES IMPOSITIONS ET À
PRÉVENIR L’ÉVASION FISCALE EN
MATIÈRE D’IMPÔTS SUR LE REVENU
ET SUR LA FORTUNE, FAITE À VIENNE
LE 9 DÉCEMBRE 1976 ET MODIFIÉE
PAR LE PROTOCOLE FAIT À VIENNE
LE 15 JUIN 1999**

LE CANADA ET LA RÉPUBLIQUE D’AUTRICHE,

DÉSIREUX de modifier la *Convention entre le Canada et la République d’Autriche tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l’évasion fiscale en matière d’impôts sur le revenu et sur la fortune*, faite à Vienne le 9 décembre 1976 et modifiée par le Protocole fait à Vienne le 15 juin 1999 (« la Convention »),

SONT CONVENUS des dispositions suivantes :

ARTICLE 1

Les paragraphes 1, 2 et 3 de l’article 26 de la Convention sont supprimés et remplacés par les paragraphes 1, 2, 3, 4 et 5 suivants, et les paragraphes 4 et 5 deviennent respectivement les paragraphes 6 et 7 :

« 1. Les autorités compétentes des États contractants échangent les renseignements vraisemblablement pertinents pour appliquer les dispositions de la présente Convention ou pour l’administration ou l’application de la législation interne relative aux impôts de toute nature ou dénomination perçus pour le compte des États contractants, dans la mesure où l’imposition qu’elle prévoit

Convention. The exchange of information is not restricted by Articles 1 and 2.

2. Any information received under paragraph 1 by a Contracting State shall be treated as secret in the same manner as information obtained under the domestic laws of that State and shall be disclosed only to persons or authorities (including courts and administrative bodies) concerned with the assessment or collection of, the enforcement or prosecution in respect of, the determination of appeals in relation to taxes, or the oversight of the above. Such persons or authorities shall use the information only for such purposes. They may disclose the information in public court proceedings or in judicial decisions.

3. In no case shall the provisions of paragraphs 1 and 2 be construed so as to impose on a Contracting State the obligation:

- (a) to carry out administrative measures at variance with the laws and the administrative practice of that or of the other Contracting State;
- (b) to supply information that is not obtainable under the laws or in the normal course of the administration of that or of the other Contracting State; or
- (c) to supply information that would disclose any trade, business, industrial, commercial or professional secret or trade process, or information, the disclosure of which would be contrary to public policy (ordre public).

4. If information is requested by a Contracting State in accordance with this Article, the other Contracting State shall use its information gathering measures to obtain the requested information, even though that other State may not need such information for its own tax purposes. The obligation contained in the preceding sentence is subject to the limitations of paragraph 3 but in no case shall such limitations be construed to permit a Contracting State to decline to supply information solely because it has no domestic interest in such information.

5. In no case shall the provisions of paragraph 3 be construed to permit a Contracting State to decline to supply information solely because the information is held by a bank, other financial institution, nominee or person acting in an agency or a fiduciary capacity or because it relates to ownership interests in a person.”

ARTICLE 2

The Contracting States shall notify one another through diplomatic channels that all legal procedures for the entry into force of this Protocol have been completed. The Protocol shall enter into force on the first day of the third month following the date of the receipt of the later of the notifications. The provisions of this Protocol shall have effect with regard to taxable periods beginning on or after 1 January of the calendar year following the year of the entry into force of this Protocol. If there is no taxable period, the provisions shall have effect with regard to all charges to tax arising on or after 1 January of the calendar year following the year of the entry into force of this Protocol.

n'est pas contraire à la Convention. L'échange de renseignements n'est pas restreint par les articles 1 et 2.

2. Les renseignements reçus en vertu du paragraphe 1 par un État contractant sont tenus secrets de la même manière que les renseignements obtenus en application de la législation interne de cet État et ne sont communiqués qu'aux personnes ou autorités (y compris les tribunaux et organes administratifs) concernées par l'établissement ou le recouvrement des impôts, par les procédures ou poursuites concernant ces impôts, par les décisions sur les recours relatifs à ces impôts ou par le contrôle de ce qui précède. Ces personnes ou autorités n'utilisent ces renseignements qu'à ces fins. Elles peuvent révéler ces renseignements au cours d'audiences publiques de tribunaux ou dans des jugements.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne peuvent en aucun cas être interprétées comme imposant à un État contractant l'obligation :

- a) de prendre des mesures administratives dérogeant à sa législation et à sa pratique administrative ou à celles de l'autre État contractant;
- b) de fournir des renseignements qui ne pourraient être obtenus sur la base de sa législation ou dans le cadre de sa pratique administrative normale ou de celles de l'autre État contractant;
- c) de fournir des renseignements qui révéleraient un secret commercial, industriel ou professionnel ou un procédé commercial ou des renseignements dont la communication serait contraire à l'ordre public.

4. Si des renseignements sont demandés par un État contractant conformément au présent article, l'autre État contractant utilise les pouvoirs dont il dispose pour obtenir les renseignements demandés, même s'il n'en a pas besoin à ses propres fins fiscales. L'obligation qui figure dans la phrase précédente est soumise aux limitations prévues au paragraphe 3 sauf si ces limitations sont susceptibles d'empêcher un État contractant de communiquer des renseignements uniquement parce que ceux-ci ne présentent pas d'intérêt pour lui dans le cadre national.

5. En aucun cas les dispositions du paragraphe 3 ne peuvent être interprétées comme permettant à un État contractant de refuser de communiquer des renseignements uniquement parce que ceux-ci sont détenus par une banque, un autre établissement financier, un mandataire ou une personne agissant en tant qu'agent ou fiduciaire ou parce que ces renseignements se rattachent aux droits de propriété dans une personne. »

ARTICLE 2

Les États contractants se notifient l'un à l'autre, par la voie diplomatique, l'accomplissement des procédures juridiques requises pour l'entrée en vigueur du présent Protocole. Le Protocole entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant la date de réception de la dernière de ces notifications. Les dispositions du présent Protocole sont applicables à l'égard des exercices fiscaux commençant le ou après le 1^{er} janvier de l'année civile suivant celle de l'entrée en vigueur du présent Protocole. À défaut d'exercice fiscal, ces dispositions sont applicables à l'égard des toutes les obligations fiscales prenant naissance le ou après le 1^{er} janvier de l'année civile suivant celle de l'entrée en vigueur du présent Protocole.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly authorised thereto, by their respective Governments, have signed this Protocol.

DONE in duplicate at Vienna, this 9th day of March 2012, in the English, French and German languages, each version being equally authentic.

**JOHN BARRET
FOR CANADA**

**ANDREAS SCHIEDER
FOR THE REPUBLIC
OF AUSTRIA**

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Protocole.

FAIT en double exemplaire à Vienne, ce 9^e jour de mars 2012, en langues française, anglaise et allemande, chaque version faisant également foi.

**POUR LE CANADA
JOHN BARRET**

**POUR LA RÉPUBLIQUE
D'AUTRICHE
ANDREAS SCHIEDER**

INTERPRETATIVE PROTOCOL

At the time of signing of the *Second Protocol amending the Convention between Canada and the Republic of Austria for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and on Capital, done at Vienna on 9 December 1976, as amended by the Protocol done at Vienna on 15 June 1999*, the undersigned have agreed upon the following provisions which shall be an integral part of the aforementioned Convention.

1. It is understood that the competent authority of the Contracting State requesting information (the "applicant State") shall provide the following information to the competent authority of the Contracting State requested to provide information (the "requested State") when making a request for information under the Convention to demonstrate the foreseeable relevance of the information to the request:

- (a) the identity of the person under examination or investigation;
- (b) a statement of the information sought including its nature and the form in which the applicant State wishes to receive the information from the requested State;
- (c) the tax purpose for which the information is sought;
- (d) grounds for believing that the information requested is held in the requested State or is in the possession or control of a person within the jurisdiction of the requested State;
- (e) to the extent known, the name and address of any person believed to be in possession of the requested information; and
- (f) a statement that the applicant State has pursued all means available in its own territory to obtain the information, except those that would give rise to disproportionate difficulties.

2. It is understood that the standard of "foreseeable relevance" is intended to provide for exchange of information in tax matters to the widest possible extent and, at the same time, to clarify that Contracting States are not at liberty to engage in "fishing expeditions" or to request information that is unlikely to be relevant to the tax affairs of a given taxpayer. While paragraph 1 of this Protocol contains important procedural requirements that are intended to ensure that fishing expeditions do not occur, subparagraphs (a) through (f) of paragraph 1 nevertheless need to be interpreted liberally in order not to frustrate effective exchange of information.

PROTOCOLE INTERPRÉTATIF

Au moment de procéder à la signature du *Deuxième protocole modifiant la Convention entre le Canada et la République d'Autriche tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, faite à Vienne le 9 décembre 1976 et modifiée par le Protocole fait à Vienne le 15 juin 1999*, les soussignés sont convenus des dispositions suivantes qui font partie intégrante de la Convention susmentionnée :

1. Il est entendu que l'autorité compétente de l'État contractant qui demande les renseignements (l'« État requérant ») fournit les renseignements suivants à l'autorité compétente de l'État contractant auquel les renseignements sont demandés (l'« État requis ») lorsqu'elle présente une demande de renseignements en vertu de la Convention, afin de démontrer la pertinence vraisemblable des renseignements demandés :

- a) l'identité de la personne faisant l'objet d'un contrôle ou d'une enquête;
- b) les indications concernant les renseignements recherchés, notamment leur nature et la forme sous laquelle l'État requérant souhaite recevoir les renseignements de l'État requis;
- c) le but fiscal dans lequel les renseignements sont demandés;
- d) les raisons qui donnent à penser que les renseignements demandés sont détenus sur le territoire de l'État requis ou sont en la possession ou sous le contrôle d'une personne relevant de la compétence de l'État requis;
- e) dans la mesure où ils sont connus, les nom et adresse de toute personne dont il y a lieu de penser qu'elle est en possession des renseignements demandés; et
- f) une déclaration précisant que l'État requérant a utilisé pour obtenir les renseignements tous les moyens disponibles sur son propre territoire, hormis ceux qui susciteraient des difficultés disproportionnées.

2. Il est entendu que la norme de « pertinence vraisemblable » a pour but d'assurer un échange de renseignements en matière fiscale qui soit le plus large possible tout en indiquant clairement qu'il n'est pas loisible aux États contractants « d'aller à la pêche aux renseignements » ou de demander des renseignements dont il est peu probable qu'ils soient pertinents pour élucider les affaires fiscales d'un contribuable déterminé. Bien que le paragraphe 1 du présent Protocole contienne d'importantes exigences de procédure qui ont pour but d'empêcher la « pêche aux renseignements », les alinéas a) à f) du paragraphe 1 doivent néanmoins être interprétés libéralement de façon à ne pas nuire à l'échange effectif de renseignements.

3. It is understood that paragraph 5 of Article 26 of the Convention does not require the Contracting States to exchange information on a spontaneous or automatic basis.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Interpretative Protocol.

DONE in duplicate at Vienna, this 9th day of March 2012, in the English, French and German languages, each version being equally authentic.

**JOHN BARRET
FOR CANADA**

**ANDREAS SCHIEDER
FOR THE REPUBLIC
OF AUSTRIA**

3. Il est entendu que le paragraphe 5 de l'article 26 de la Convention n'oblige pas les États contractants à procéder à un échange de renseignements de manière spontanée ou automatique.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Protocole Interprétatif.

FAIT en double exemplaire à Vienne, ce 9^e jour de mars 2012, en langues française, anglaise et allemande, chaque version faisant également foi.

**POUR LE CANADA
JOHN BARRET**

**POUR LA RÉPUBLIQUE
D'AUTRICHE
ANDREAS SCHIEDER**

Registration

SI/2014-55 July 2, 2014

AN ACT TO IMPLEMENT CONVENTIONS BETWEEN CANADA AND SPAIN, CANADA AND THE REPUBLIC OF AUSTRIA, CANADA AND ITALY, CANADA AND THE REPUBLIC OF KOREA, CANADA AND THE SOCIALIST REPUBLIC OF ROMANIA AND CANADA AND THE REPUBLIC OF INDONESIA AND AGREEMENTS BETWEEN CANADA AND MALAYSIA, CANADA AND JAMAICA AND CANADA AND BARBADOS AND A CONVENTION BETWEEN CANADA AND THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION WITH RESPECT TO INCOME TAX

Proclamation Giving Notice that the Protocol Amending the Agreement between Canada and Barbados for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and on Capital, done at Bridgetown on January 22, 1980 Came into Force on December 17, 2013

DAVID JOHNSTON

[L.S.]

Canada

ELIZABETH THE SECOND, by the Grace of God of the United Kingdom, Canada and Her other Realms and Territories QUEEN, Head of the Commonwealth, Defender of the Faith.

TO ALL TO WHOM these presents shall come or whom the same may in any way concern,

Greeting:

WILLIAM PENTNEY
Deputy Attorney General

A PROCLAMATION

Whereas by Order in Council P.C. 2014-591 of May 15, 2014, the Governor in Council, pursuant to subsection 32(4) of *An Act to implement conventions between Canada and Spain, Canada and the Republic of Austria, Canada and Italy, Canada and the Republic of Korea, Canada and the Socialist Republic of Romania and Canada and the Republic of Indonesia and agreements between Canada and Malaysia, Canada and Jamaica and Canada and Barbados and a convention between Canada and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland for the avoidance of double taxation with respect to income tax*, directed that a proclamation do issue giving notice of the entry into force on December 17, 2013 of the supplementary agreement, done at Bridgetown on November 8, 2011, that amends the Agreement between Canada and Barbados for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and on Capital, done at Bridgetown on January 22, 1980;

Now know you that We, by and with the advice of Our Privy Council for Canada, do by this Our proclamation give notice of the

Enregistrement

TR/2014-55 Le 2 juillet 2014

LOI DE MISE EN OEUVRE DES CONVENTIONS CONCLUES ENTRE LE CANADA ET L'ESPAGNE, LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE, L'ITALIE, LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE, LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DE ROUMANIE ET LA RÉPUBLIQUE D'INDONÉSIE ET DES ACCORDS CONCLUS ENTRE LE CANADA ET LA MALAISIE, LA JAMAÏQUE ET LA BARBADE AINSI QUE D'UNE CONVENTION CONCLUE ENTRE LE CANADA ET LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD, TENDANT À ÉVITER LES DOUBLES IMPOSITIONS EN MATIÈRE D'IMPÔT SUR LE REVENU

Proclamation donnant avis que le Protocole amendant l'Accord entre le Canada et la Barbade tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, fait à Bridgetown le 22 janvier 1980 est entré en vigueur le 17 décembre 2013

DAVID JOHNSTON

[S.L.]

Canada

ELIZABETH DEUX, par la Grâce de Dieu, REINE du Royaume-Uni, du Canada et de ses autres royaumes et territoires, Chef du Commonwealth, Défenseur de la Foi.

À TOUS CEUX à qui les présentes parviennent ou qu'elles peuvent de quelque manière concerner,

Salut :

Le sous-procureur général
WILLIAM PENTNEY

PROCLAMATION

Attendu que, par le décret C.P. 2014-591 du 15 mai 2014, le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 32(4) de la *Loi de mise en œuvre des conventions conclues entre le Canada et l'Espagne, le Canada et la République d'Autriche, le Canada et l'Italie, le Canada et la République de Corée, le Canada et la République Socialiste de Roumanie et le Canada et la République d'Indonésie et des accords conclus entre le Canada et la Malaisie, le Canada et la Jamaïque et le Canada et la Barbade ainsi que d'une convention conclue entre le Canada et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, tendant à éviter les doubles impositions en matière d'impôt sur le revenu*, a ordonné que soit prise une proclamation donnant avis de l'entrée en vigueur, le 17 décembre 2013, de l'accord complémentaire, fait à Bridgetown le 8 novembre 2011 et destiné à modifier l'Accord entre le Canada et la Barbade tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, fait à Bridgetown le 22 janvier 1980,

Sachez que, sur et avec l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada, Nous, par Notre présente proclamation, donnons avis de

entry into force on December 17, 2013 of the supplementary agreement, done at Bridgetown on November 8, 2011, a copy of which is annexed to this proclamation, that amends the Agreement between Canada and Barbados for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and on Capital, done at Bridgetown on January 22, 1980.

Of all which Our loving subjects and all others whom these presents may concern are required to take notice and to govern themselves accordingly.

IN TESTIMONY WHEREOF, We have caused this Our proclamation to be published and the Great Seal of Canada to be affixed to it. WITNESS: Our Right Trusty and Well-beloved David Johnston, Chancellor and Principal Companion of Our Order of Canada, Chancellor and Commander of Our Order of Military Merit, Chancellor and Commander of Our Order of Merit of the Police Forces, Governor General and Commander-in-Chief of Canada.

AT OUR GOVERNMENT HOUSE, in Our City of Ottawa, this third day of June in the year of Our Lord two thousand and fourteen and in the sixty-third year of Our Reign.

By Command,
JOHN KNUBLEY
Deputy Registrar General of Canada

PROTOCOL AMENDING THE AGREEMENT BETWEEN CANADA AND BARBADOS FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION AND THE PREVENTION OF FISCAL EVASION WITH RESPECT TO TAXES ON INCOME AND ON CAPITAL, DONE AT BRIDGETOWN ON 22 JANUARY 1980

THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF BARBADOS,

DESIRING to conclude a Protocol amending the *Agreement between Canada and Barbados for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and on Capital*, done at Bridgetown on 22 January 1980 (hereinafter referred to as “the Agreement”),

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

1. Paragraph 1 of Article IV of the Agreement shall be deleted and replaced by the following:

“1. For the purposes of this Agreement, the term “resident of a Contracting State” means:

- (a) any person who, under the laws of that State, is liable to tax therein by reason of that person’s domicile, residence, place of management or any other criterion of a similar nature, but does not include any person who is liable to tax in that State in respect only of income from sources in that State or capital situated therein; and
- (b) that State or a political subdivision or local authority thereof or any agency or instrumentality of any government of such State, subdivision or authority.”

l’entrée en vigueur, le 17 décembre 2013, de l’accord complémentaire ci-joint, fait à Bridgetown le 8 novembre 2011 et destiné à modifier l’Accord entre le Canada et la Barbade tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l’évasion fiscale en matière d’impôts sur le revenu et sur la fortune, fait à Bridgetown le 22 janvier 1980.

De ce qui précède, Nos féaux sujets et tous ceux que les présentes peuvent concerner sont par les présentes requis de prendre connaissance et d’agir en conséquence.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait publier Notre présente proclamation et y avons fait apposer le grand sceau du Canada. TÉMOIN : Notre très fidèle et bien-aimé David Johnston, chancelier et compagnon principal de Notre Ordre du Canada, chancelier et commandeur de Notre Ordre du mérite militaire, chancelier et commandeur de Notre Ordre du mérite des corps policiers, gouverneur général et commandant en chef du Canada.

À NOTRE HÔTEL DU GOUVERNEMENT, en Notre ville d’Ottawa, ce troisième jour de juin de l’an de grâce deux mille quatorze, soixante-troisième de Notre règne.

Par ordre,
Le sous-registraire général du Canada
JOHN KNUBLEY

PROTOCOLE AMENDANT L’ACCORD ENTRE LE CANADA ET LA BARBADE TENDANT À ÉVITER LES DOUBLES IMPOSITIONS ET À PRÉVENIR L’ÉVASION FISCALE EN MATIÈRE D’IMPÔTS SUR LE REVENU ET SUR LA FORTUNE, FAIT À BRIDGETOWN LE 22 JANVIER 1980

LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DE LA BARBADE,

DÉSIREUX de conclure un Protocole amendant l’*Accord entre le Canada et la Barbade tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l’évasion fiscale en matière d’impôts sur le revenu et sur la fortune*, fait à Bridgetown le 22 janvier 1980 (ci-après dénommé « l’Accord »),

SONT CONVENUS des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER

1. Le paragraphe 1 de l’article IV de l’Accord est supprimé et remplacé par ce qui suit :

« 1. Au sens du présent Accord, l’expression « résident d’un État contractant » désigne :

- a) toute personne qui, en vertu de la législation de cet État, est assujettie à l’impôt dans cet État, en raison de son domicile, de sa résidence, de son siège de direction ou de tout autre critère analogue, à l’exclusion de toute personne qui n’est assujettie à l’impôt dans cet État que pour les revenus de sources situées dans cet État ou pour la fortune qui y est située;
- b) cet État, chacune de ses subdivisions politiques ou collectivités locales, ou toute personne morale de droit public de tout gouvernement de cet État, subdivision ou collectivité. »

2. Paragraph 3 of Article IV of the Agreement shall be deleted and replaced by the following:

“3. Where a company is a national of a Contracting State and by reason of paragraph 1 a resident of both Contracting States then that company shall be deemed to be a resident only of the first-mentioned State.

4. Where by reason of the provisions of paragraph 1 a person other than an individual or a company described in paragraph 3 is a resident of both Contracting States, the competent authorities of the Contracting States shall by mutual agreement endeavour to settle the question and to determine the mode of application of this Agreement to such person. In the absence of such agreement, such person shall not be entitled to claim any relief or exemption from tax provided by this Agreement.”

ARTICLE 2

1. Paragraph 3 of Article XIV of the Agreement shall be deleted and replaced by the following:

“3. Income or gains derived by a resident of a Contracting State from the alienation of:

- (a) shares, the value of which is derived principally from immovable property situated in the other State; or
- (b) an interest in a partnership, trust or other entity, the value of which is derived principally from immovable property situated in that other State,

may be taxed in that other State.”

2. Paragraph 5 of Article XIV of the Agreement shall be deleted and replaced by the following:

“5. The provisions of paragraph 4 shall not affect the right of a Contracting State to levy, according to its law, a tax on gains from the alienation of any property, other than property to which the provisions of paragraph 6 apply, derived by an individual who is a resident of the other Contracting State and has been a resident of the first-mentioned State at any time during the six years immediately preceding the alienation of the property.

6. Where an individual who ceases to be a resident of a Contracting State, and immediately thereafter becomes a resident of the other Contracting State, is treated for the purposes of taxation in the first-mentioned State as having alienated a property (in this paragraph referred to as the “deemed alienation”) and is taxed in that State by reason thereof, the individual may elect to be treated for purposes of taxation in the other State as if the individual had, immediately before becoming a resident of that State, sold and repurchased the property for an amount equal to the lesser of its fair market value at the time of the deemed alienation and the amount the individual elects, at the time of the actual alienation of the property, to be the proceeds of disposition in the first-mentioned State in respect of the deemed alienation. However, this provision shall not apply to property any gain from which, arising immediately before the individual became a resident of that other State, may be taxed in that other State nor to immovable property situated in a third State.”

2. Le paragraphe 3 de l’Article IV de l’Accord est supprimé et remplacé par ce qui suit:

« 3. Lorsqu’une société est un national d’un État contractant et qu’en raison du paragraphe 1, elle est un résident des deux États contractants, elle est considérée comme un résident seulement de l’État mentionné en premier lieu.

4. Lorsque, selon les dispositions du paragraphe 1, une personne autre qu’une personne physique ou une société visée au paragraphe 3 est un résident des deux États contractants, les autorités compétentes des États contractants s’efforcent d’un commun accord de trancher la question et de déterminer les modalités d’application du présent Accord à cette personne. À défaut d’un tel accord, cette personne n’a pas le droit de réclamer les abattements ou exonérations d’impôts prévus par le présent Accord. »

ARTICLE 2

1. Le paragraphe 3 de l’article XIV de l’Accord est supprimé et remplacé par ce qui suit :

« 3. Les revenus ou les gains qu’un résident d’un État contractant tire de l’aliénation :

- a) d’actions, dont la valeur est tirée principalement de biens immobiliers situés dans l’autre État; ou
- b) d’une participation dans une société de personnes, fiducie ou autre entité, dont la valeur est tirée principalement de biens immobiliers situés dans l’autre État,

sont imposables dans cet autre État. »

2. Le paragraphe 5 de l’article XIV de l’Accord est supprimé et remplacé par ce qui suit :

« 5. Les dispositions du paragraphe 4 ne portent pas atteinte au droit d’un État contractant de percevoir, conformément à sa législation, un impôt sur les gains provenant de l’aliénation d’un bien, autre qu’un bien auquel s’appliquent les dispositions du paragraphe 6, et réalisés par une personne physique qui est un résident de l’autre État contractant et qui a été un résident du premier État à un moment quelconque au cours des six années précédant immédiatement l’aliénation du bien.

6. Lorsqu’une personne physique qui, immédiatement après avoir cessé d’être un résident d’un État contractant devient un résident de l’autre État contractant, est considérée aux fins d’imposition dans le premier État comme ayant aliéné un bien (ci-après appelée « aliénation réputée » au présent paragraphe), et qu’elle est imposée dans cet État en raison de cette aliénation, cette personne peut choisir, aux fins d’imposition dans l’autre État, d’être considérée comme ayant vendu et racheté le bien, immédiatement avant de devenir un résident de cet État, pour un montant égal au moins élevé du montant correspondant à la juste valeur marchande du bien au moment de l’aliénation réputée et du montant qu’elle choisit, au moment de l’aliénation réelle du bien, comme étant le produit de disposition dans le premier État relativement à l’aliénation réputée. Toutefois, la présente disposition ne s’applique ni aux biens qui donneraient lieu, immédiatement avant que la personne physique ne devienne un résident de cet autre État, à des gains imposables dans cet autre État, ni aux biens immobiliers situés dans un État tiers. »

ARTICLE 3

1. Paragraph 1 of Article XXV of the Agreement shall be deleted and replaced by the following:

“1. In the case of Canada, double taxation shall be avoided as follows:

- (a) subject to the existing provisions of the law of Canada regarding the deduction from tax payable in Canada of tax paid in a territory outside Canada and to any subsequent modification of those provisions - which shall not affect the general principle hereof - and unless a greater deduction or relief is provided under the laws of Canada, tax payable in Barbados on profits, income or gains arising in Barbados shall be deducted from any Canadian tax payable in respect of such profits, income or gains;
- (b) subject to the existing provisions of the law of Canada regarding the allowance as a credit against Canadian tax of tax payable in a territory outside Canada and to any subsequent modification of those provisions - which shall not affect the general principle hereof - where a company which is a resident of Barbados pays a dividend to a company which is a resident of Canada and which controls directly or indirectly at least 10 per cent of the voting power in the first-mentioned company, the credit shall take into account the tax payable in Barbados by that first-mentioned company in respect of the profits out of which such dividend is paid;
- (c) where, in accordance with any provision of this Agreement, income derived or capital owned by a resident of Canada is exempt from tax in Canada, Canada may nevertheless, in calculating the amount of tax on other income or capital, take into account the exempted income or capital.”

2. Paragraph 4 of Article XXV of the Agreement shall be deleted.

ARTICLE 4

Article XXVIII of the Agreement shall be deleted and replaced by the following:

“Article XXVIII
Exchange of Information”

1. The competent authorities of the Contracting States shall exchange such information as is foreseeably relevant for carrying out the provisions of this Agreement or to the administration or enforcement of the domestic laws concerning taxes of every kind and description imposed on behalf of the Contracting States, insofar as the taxation thereunder is not contrary to this Agreement. The exchange of information is not restricted by Articles 1 and 2.
2. Any information received under paragraph 1 by a Contracting State shall be treated as secret in the same manner as information obtained under the domestic laws of that State and shall be disclosed only to persons or authorities (including courts and administrative bodies) concerned with the assessment or collection of, the enforcement or prosecution in respect of, the determination of appeals in relation to taxes, or the oversight of the

ARTICLE 3

1. Le paragraphe 1 de l'article XXV de l'Accord est supprimé et remplacé par ce qui suit :

« 1. En ce qui concerne le Canada, la double imposition est évitée de la façon suivante :

- a) sous réserve des dispositions existantes de la législation canadienne concernant l'imputation sur l'impôt canadien payable de l'impôt payé dans un territoire en dehors du Canada et de toute modification ultérieure de ces dispositions qui n'en affecterait pas le principe général, et sans préjudice d'une déduction ou d'un dégrèvement plus important prévu par la législation canadienne, l'impôt payable à la Barbade sur les bénéfices, revenus ou gains provenant de la Barbade est porté en déduction de tout impôt canadien payable au Canada sur ces bénéfices, revenus ou gains;
- b) sous réserve des dispositions existantes de la législation canadienne concernant l'imputation sur l'impôt canadien de l'impôt payable dans un territoire en dehors du Canada et de toute modification ultérieure de ces dispositions qui n'en affecterait pas le principe général, lorsqu'une société qui est un résident de la Barbade paie un dividende à une société qui est un résident du Canada et qui contrôle directement ou indirectement au moins 10 p. 100 des droits de vote de la société mentionnée en premier lieu, il est tenu compte, dans le calcul de l'imputation, de l'impôt dû à la Barbade par la société mentionnée en premier lieu sur les bénéfices qui servent au paiement de ce dividende;
- c) lorsque, conformément à une disposition quelconque du présent Accord, les revenus qu'un résident du Canada reçoit ou la fortune qu'il possède sont exemptés d'impôts au Canada, le Canada peut néanmoins, pour calculer le montant de l'impôt sur d'autres éléments du revenu ou de la fortune, tenir compte des revenus ou de la fortune exemptés. »

2. Le paragraphe 4 de l'article XXV de l'Accord est supprimé.

ARTICLE 4

L'article XXVIII de l'Accord est supprimé et remplacé par ce qui suit :

« Article XXVIII
Échange de renseignements”

1. Les autorités compétentes des États contractants échangent les renseignements vraisemblablement pertinents pour appliquer les dispositions du présent Accord ou pour l'administration ou l'application de la législation interne des États contractants relative aux impôts de toute nature ou dénomination perçus pour le compte des États contractants, dans la mesure où l'imposition qu'elle prévoit n'est pas contraire au présent Accord. L'échange de renseignements n'est pas restreint par les articles 1 et 2.
2. Les renseignements reçus par un État contractant en vertu du paragraphe 1 sont tenus secrets de la même manière que les renseignements obtenus en application de la législation interne de cet État et ne sont communiqués qu'aux personnes ou autorités (y compris les tribunaux et organes administratifs) concernées par l'établissement ou le recouvrement d'impôts, par les procédures ou poursuites concernant ces impôts, par les décisions sur

above. Such persons or authorities shall use the information only for such purposes. They may disclose the information in public court proceedings or in judicial decisions.

3. In no case shall the provisions of paragraphs 1 and 2 be construed so as to impose on a Contracting State the obligation:

- (a) to carry out administrative measures at variance with the laws and the administrative practice of that or of the other Contracting State;
- (b) to supply information which is not obtainable under the laws or in the normal course of the administration of that or of the other Contracting State; or
- (c) to supply information which would disclose any trade, business, industrial, commercial or professional secret or trade process, or information, the disclosure of which would be contrary to public policy (ordre public).

4. If information is requested by a Contracting State in accordance with this Article, the other Contracting State shall use its information gathering measures to obtain the requested information, even though that other State may not need such information for its own tax purposes. The obligation contained in the preceding sentence is subject to the limitations of paragraph 3 but in no case shall such limitations be construed to permit a Contracting State to decline to supply information solely because it has no domestic interest in such information.

5. In no case shall the provisions of paragraph 3 be construed to permit a Contracting State to decline to supply information solely because the information is held by a bank, other financial institution, nominee or person acting in an agency or a fiduciary capacity or because the information relates to ownership interests in a person.”

ARTICLE 5

1. Paragraph 2 of Article XXX of the Agreement shall be deleted and replaced by the following:

“2. Nothing in this Agreement shall be construed as preventing Canada from imposing a tax on amounts included in the income of a resident of Canada with respect to a company, partnership, trust, or other entity, in which that resident has an interest.”

2. Paragraph 3 of Article XXX of the Agreement shall be deleted and replaced by the following:

“3. The provisions of Articles VI to XXIV of this Agreement shall not apply to any person or other entity entitled to any special tax benefit:

- (a) in Barbados, under the *International Business Companies Act*, the *Exempt Insurance Act*, the *Insurance Act*, the *International Financial Services Act*, the *Society With Restricted Liability Act*, or the *International Trusts Act*, or any substantially similar law subsequently enacted; or
- (b) in either Contracting State, under a law of that State which has been identified in an Exchange of Notes between the Contracting States.”

les recours relatifs à ces impôts ou par le contrôle de ce qui précède. Ces personnes ou autorités n'utilisent ces renseignements qu'à ces fins. Elles peuvent révéler ces renseignements au cours d'audiences publiques de tribunaux ou dans des jugements.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne peuvent en aucun cas être interprétées comme imposant à un État contractant l'obligation :

- a) de prendre des mesures administratives dérogeant à sa législation et à sa pratique administrative ou à celles de l'autre État contractant;
- b) de fournir des renseignements qui ne pourraient être obtenus sur la base de sa législation ou dans le cadre de sa pratique administrative normale ou de celles de l'autre État contractant;
- c) de fournir des renseignements qui révéleraient un secret commercial, industriel, professionnel, ou un procédé commercial ou des renseignements, dont la communication serait contraire à l'ordre public.

4. Si des renseignements sont demandés par un État contractant conformément au présent article, l'autre État contractant utilise les pouvoirs dont il dispose pour obtenir les renseignements demandés, même s'il n'en a pas besoin à ses propres fins fiscales. L'obligation qui figure dans la phrase précédente est soumise aux limitations prévues au paragraphe 3 sauf si ces limitations sont susceptibles d'empêcher un État contractant de communiquer des renseignements uniquement parce que ceux-ci ne présentent pas d'intérêt pour lui dans le cadre national.

5. En aucun cas les dispositions du paragraphe 3 ne peuvent être interprétées comme permettant à un État contractant de refuser de communiquer des renseignements uniquement parce que ceux-ci sont détenus par une banque, un autre établissement financier, un mandataire ou une personne agissant en tant qu'agent ou fiduciaire ou parce que ces renseignements se rattachent au droit de propriété dans une personne. »

ARTICLE 5

1. Le paragraphe 2 de l'article XXX de l'Accord est supprimé et remplacé par ce qui suit :

« 2. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme empêchant le Canada de prélever un impôt sur les montants inclus dans le revenu d'un résident du Canada à l'égard d'une société, d'une société de personnes, d'une fiducie ou d'une autre entité dans laquelle ce résident possède une participation. »

2. Le paragraphe 3 de l'article XXX de l'Accord est supprimé et remplacé par ce qui suit :

« 3. Les dispositions des articles VI à XXIV du présent Accord ne s'appliquent pas aux personnes ou autres entités ayant droit à un avantage fiscal spécial :

- a) à la Barbade, en vertu de la *Loi sur les sociétés d'affaires internationales (International Business Companies Act)*, de la *Loi sur les assurances exemptées (Exempt Insurance Act)*, de la *Loi sur les assurances (Insurance Act)*, de la *Loi sur les services financiers internationaux (International Financial Services Act)*, de la *Loi sur la société à responsabilité restreinte (Society With Restricted Liability Act)* ou de la *Loi sur les fiducies internationales (International Trusts Act)*, ou de toute autre loi substantiellement analogue adoptée par la suite; ou

3. The following new paragraph 5 shall be added to Article XXX of the Agreement:

“5. Where under any provision of this Agreement any income is relieved from tax in a Contracting State and, under the law in force in the other Contracting State a person, in respect of that income, is subject to tax by reference to the amount thereof that is remitted to or received in that other Contracting State and not by reference to the full amount thereof, then the relief to be allowed under this Agreement in the first-mentioned Contracting State shall apply only to so much of the income as is taxed in the other Contracting State.”

ARTICLE 6

1. Each of the Contracting States shall take all measures necessary to give this Protocol the force of law within its jurisdiction and each shall notify the other Contracting State once these measures are completed. This Protocol shall enter into force on the date of the later of these notifications and shall then have effect:

(a) in Canada:

- (i) in respect of tax withheld at the source, on amounts paid or credited to non-residents on or after the first day of January in the calendar year next following that in which this Protocol enters into force; and
- (ii) in respect of other Canadian tax, for taxation years beginning on or after the first day of January in the calendar year next following that in which this Protocol enters into force;

(b) in Barbados:

- (i) in respect of tax withheld at the source, on amounts paid or credited to non-residents on or after the first day of January in the calendar year next following that in which this Protocol enters into force; and
- (ii) in respect of other Barbados tax, for taxation years beginning on or after the first day of January in the calendar year next following that in which this Protocol enters into force.

2. Notwithstanding the provisions of this Article, the provisions of paragraph 1 of Article 2 of this Protocol shall have effect for taxation years beginning on or after the later of:

- (a) the first day of January in the calendar year next following that in which this Protocol enters into force; and
- (b) January 1, 2012.

3. Notwithstanding the provisions of this Article, the provisions of Article 4 of this Protocol (Exchange of Information) shall have effect from the date of entry into force of this Protocol, without regard to the taxation year to which a request for information relates.

b) dans l'un ou l'autre État contractant, en vertu d'une loi de cet État qui a été identifiée dans un échange de notes entre les États contractants. »

3. Le nouveau paragraphe 5 suivant est ajouté à l'article XXX de l'Accord :

« 5. Lorsque, en vertu d'une disposition quelconque du présent Accord, un revenu bénéficie dans un État contractant d'un allègement d'impôt et que, en vertu de la législation en vigueur dans l'autre État contractant, une personne est, à l'égard de ce revenu, assujettie à l'impôt sur la base du montant de ce revenu qui est remis ou reçu dans cet autre État et non pas sur la base de son montant total, l'allègement qui doit être accordé en vertu du présent Accord dans l'État contractant mentionné en premier lieu ne s'applique qu'au montant du revenu qui est imposé dans l'autre État contractant. »

ARTICLE 6

1. Chacun des États contractants prend toutes les mesures nécessaires pour donner force de loi au présent Protocole dans sa juridiction, et il notifie à l'autre État contractant l'accomplissement de ces mesures. Le présent Protocole entre en vigueur à la date de la dernière de ces notifications et prend ainsi effet :

a) au Canada :

- i) à l'égard de l'impôt retenu à la source sur les montants payés à des non-résidents, ou portés à leur crédit, le 1^{er} janvier de l'année civile qui suit immédiatement celle de l'entrée en vigueur du présent Protocole, ou par la suite,
- ii) à l'égard des autres impôts canadiens, pour toute année d'imposition commençant le 1^{er} janvier de l'année civile qui suit immédiatement celle de l'entrée en vigueur du présent Protocole, ou par la suite;

b) à la Barbade :

- i) à l'égard de l'impôt retenu à la source sur les montants payés à des non-résidents, ou portés à leur crédit, le 1^{er} janvier de l'année civile qui suit immédiatement celle de l'entrée en vigueur du présent Protocole, ou par la suite,
- ii) à l'égard des autres impôts de la Barbade, pour toute année d'imposition commençant le 1^{er} janvier de l'année civile qui suit immédiatement celle de l'entrée en vigueur du présent Protocole, ou par la suite.

2. Nonobstant les dispositions du présent article, les dispositions du paragraphe 1 de l'article 2 du présent Protocole prennent effet pour les années d'imposition commençant à la plus tardive des deux dates suivantes, ou par la suite :

- a) le 1^{er} janvier de l'année civile qui suit immédiatement celle de l'entrée en vigueur du présent Protocole;
- b) le 1^{er} janvier 2012.

3. Nonobstant les dispositions du présent article, les dispositions de l'article 4 du présent Protocole (Échange de renseignements) prennent effet à partir de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, sans égard à l'année d'imposition concernée par la demande de renseignements.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly authorised thereto, have signed this Protocol.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole.

DONE in duplicate at Bridgetown, this 8th day of November 2011, in the English and French languages, both texts being equally authentic.

FAIT en double exemplaire à Bridgetown, ce 8^e jour de novembre 2011, en langues française et anglaise, chaque version faisant également foi.

RUTH F. ARCHIBALD
FOR CANADA

EDWIN G. HUTSON
FOR BARBADOS

RUTH F. ARCHIBALD
POUR LE CANADA

EDWIN G. HUTSON
POUR LA BARBADE

Registration
SI/2014-56 July 2, 2014

AN ACT TO IMPLEMENT CONVENTIONS FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION WITH RESPECT TO INCOME TAX BETWEEN CANADA AND FRANCE, CANADA AND BELGIUM AND CANADA AND ISRAEL

Proclamation Giving Notice that the Protocol Amending the Convention between the Government of Canada and the Government of the French Republic for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and on Capital signed on May 2, 1975, as amended by the Protocol signed on January 16, 1987 and as further amended by the Protocol signed on November 30, 1995 Came into Force on December 27, 2013

DAVID JOHNSTON

[L.S.]

Canada

ELIZABETH THE SECOND, by the Grace of God of the United Kingdom, Canada and Her other Realms and Territories QUEEN, Head of the Commonwealth, Defender of the Faith.

TO ALL TO WHOM these presents shall come or whom the same may in any way concern,

Greeting:

WILLIAM PENTNEY
Deputy Attorney General

A PROCLAMATION

Whereas, by Order in Council P.C. 2014-592 of May 15, 2014, the Governor in Council, pursuant to subsection 10(4) of *An Act to implement conventions for the avoidance of double taxation with respect to income tax between Canada and France, Canada and Belgium and Canada and Israel*, directed that a proclamation do issue giving notice of the entry into force on December 27, 2013 of the February 2, 2010 supplementary agreement, entitled Protocol Amending the Convention between the Government of Canada and the Government of the French Republic for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and on Capital signed on May 2, 1975, as amended by the Protocol signed on January 16, 1987 and as further amended by the Protocol signed November 30, 1995;

Now know you that We, by and with the advice of Our Privy Council for Canada, do by this Our proclamation give notice of the entry into force on December 27, 2013 of the attached February 2, 2010 supplementary agreement, entitled Protocol Amending the Convention between the Government of Canada and the Government of the French Republic for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and on Capital signed on May 2, 1975, as amended by the Protocol signed on January 16, 1987 and as further amended by the Protocol signed November 30, 1995.

Enregistrement
TR/2014-56 Le 2 juillet 2014

LOI DE MISE EN OEUVRE DES CONVENTIONS CONCLUES ENTRE LE CANADA ET LA FRANCE, ENTRE LE CANADA ET LA BELGIQUE ET ENTRE LE CANADA ET ISRAËL, TENDANT À ÉVITER LES DOUBLES IMPOSITIONS EN MATIÈRE D'IMPÔT SUR LE REVENU

Proclamation donnant avis que l'Avenant à la Convention entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République française tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et la fortune, signée le 2 mai 1975 et modifiée par l'avenant du 16 janvier 1987 puis par l'avenant du 30 novembre 1995 est entré en vigueur le 27 décembre 2013

DAVID JOHNSTON

[S.L.]

Canada

ELIZABETH DEUX, par la Grâce de Dieu, REINE du Royaume-Uni, du Canada et de ses autres royaumes et territoires, Chef du Commonwealth, Défenseur de la Foi.

À TOUS CEUX à qui les présentes parviennent ou qu'elles peuvent de quelque manière concerner,

Salut :

Le sous-procureur général
WILLIAM PENTNEY

PROCLAMATION

Attendu que, par le décret C.P. 2014-592 du 15 mai 2014, le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 10(4) de la *Loi de mise en œuvre des conventions conclues entre le Canada et la France, entre le Canada et la Belgique et entre le Canada et Israël, tendant à éviter les doubles impositions en matière d'impôt sur le revenu*, a ordonné que soit prise une proclamation donnant avis que l'accord complémentaire du 2 février 2010, intitulé Avenant à la Convention entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République française tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et la fortune, signée le 2 mai 1975 et modifiée par l'avenant du 16 janvier 1987, puis par l'avenant du 30 novembre 1995, est entré en vigueur le 27 décembre 2013,

Sachez que, sur et avec l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada, Nous, par Notre présente proclamation, donnons avis que l'accord complémentaire du 2 février 2010 ci-joint, intitulé Avenant à la Convention entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République française tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et la fortune, signée le 2 mai 1975 et modifiée par l'avenant du 16 janvier 1987, puis par l'avenant du 30 novembre 1995, est entré en vigueur le 27 décembre 2013.

Of all which Our loving subjects and all others whom these presents may concern are required to take notice and to govern themselves accordingly.

IN TESTIMONY WHEREOF, We have caused this Our proclamation to be published and the Great Seal of Canada to be affixed to it. WITNESS: Our Right Trusty and Well-beloved David Johnston, Chancellor and Principal Companion of Our Order of Canada, Chancellor and Commander of Our Order of Military Merit, Chancellor and Commander of Our Order of Merit of the Police Forces, Governor General and Commander-in-Chief of Canada.

AT OUR GOVERNMENT HOUSE, in Our City of Ottawa, this third day of June in the year of Our Lord two thousand and fourteen and in the sixty-third year of Our Reign.

By Command,
JOHN KNUBLEY
Deputy Registrar General of Canada

De ce qui précède, Nos féaux sujets et tous ceux que les présentes peuvent concerner sont par les présentes requis de prendre connaissance et d'agir en conséquence.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait publier Notre présente proclamation et y avons fait apposer le grand sceau du Canada. TÉMOIN : Notre très fidèle et bien-aimé David Johnston, chancelier et compagnon principal de Notre Ordre du Canada, chancelier et commandeur de Notre Ordre du mérite militaire, chancelier et commandeur de Notre Ordre du mérite des corps policiers, gouverneur général et commandant en chef du Canada.

À NOTRE HÔTEL DU GOUVERNEMENT, en Notre ville d'Ottawa, ce troisième jour de juin de l'an de grâce deux mille quatorze, soixante-troisième de Notre règne.

Par ordre,
Le sous-registraire général du Canada
JOHN KNUBLEY

**PROTOCOL AMENDING THE CONVENTION
BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA
AND THE GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC
FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION AND
THE PREVENTION OF FISCAL EVASION WITH
RESPECT TO TAXES ON INCOME AND ON CAPITAL
SIGNED ON MAY 2, 1975, AS AMENDED
BY THE PROTOCOL SIGNED ON JANUARY 16, 1987 AND
AS FURTHER AMENDED BY THE PROTOCOL
SIGNED NOVEMBER 30, 1995**

THE GOVERNMENT OF CANADA

and

THE GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC,

DESIRING to conclude a Protocol to amend further the Convention between the Government of Canada and the Government of the French Republic for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income and on capital, signed on May 2, 1975 as amended by the Protocol signed on January 16, 1987 and as further amended by the Protocol signed November 30, 1995 (hereinafter referred to as "the Convention"),

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

1. Paragraphs 1 and 2 of Article 26 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:

"1. The competent authorities of the Contracting States shall exchange such information as is foreseeably relevant for carrying out the provisions of this Convention or to the administration or enforcement of the domestic laws concerning taxes of every kind and description imposed on behalf of the Contracting States, insofar as the taxation thereunder is not contrary to the Convention. The exchange of information is not restricted by Articles 1 and 2.

**AVENANT À LA CONVENTION ENTRE
LE GOUVERNEMENT DU CANADA
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE TENDANT À ÉVITER LES DOUBLES
IMPOSITIONS ET À PRÉVENIR L'ÉVASION FISCALE
EN MATIÈRE D'IMPÔTS SUR LE REVENU ET LA
FORTUNE, SIGNÉE LE 2 MAI 1975 ET MODIFIÉE
PAR L'AVENANT DU 16 JANVIER 1987
PUIS PAR L'AVENANT DU 30 NOVEMBRE 1995**

LE GOUVERNEMENT DU CANADA

et

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

DÉSIREUX de conclure un avenant modifiant de nouveau la Convention entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la République française tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, signée à Paris le 2 mai 1975 et modifiée par l'avenant signé le 16 janvier 1987 puis par l'avenant signé le 30 novembre 1995 (ci-après dénommée « la Convention »),

SONT CONVENUS des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER

1. Les paragraphes 1 et 2 de l'article 26 de la Convention sont supprimés et remplacés par ce qui suit :

« 1. Les autorités compétentes des États contractants échangent les renseignements vraisemblablement pertinents pour appliquer les dispositions de la présente Convention ou pour l'administration ou l'application de la législation interne relative aux impôts de toute nature ou dénomination perçus pour le compte des États contractants dans la mesure où l'imposition qu'elles prévoient n'est pas contraire à la Convention. L'échange de renseignements n'est pas restreint par les articles 1 et 2.

2. Any information received under paragraph 1 by a Contracting State shall be treated as secret in the same manner as information obtained under the domestic laws of that State and shall be disclosed only to persons or authorities (including courts and administrative bodies) concerned with the assessment or collection of, the enforcement or the prosecution in respect of, the determination of appeals in relation to taxes, or the oversight of the above. Such persons or authorities shall use the information only for such purposes. They may disclose the information in public court proceedings or in judicial decisions.”

3. In no case shall the provisions of paragraphs 1 and 2 be construed so as to impose on a Contracting State the obligation:

- a) to carry out administrative measures at variance with the laws and the administrative practice of that or of the other Contracting State;
- b) to supply information that is not obtainable under the laws or in the normal course of the administration of that or of the other Contracting State; or
- c) to supply information that would disclose any trade, business, industrial, commercial or professional secret or trade process, or information, the disclosure of which would be contrary to public policy (ordre public).

4. If information is requested by a Contracting State in accordance with this Article, the other Contracting State shall use its information gathering measures to obtain the requested information, even though the other State may not need such information for its own tax purposes. The obligation contained in the preceding sentence is subject to the limitations of paragraph 3 but in no case shall such limitations be construed to permit a Contracting State to decline to supply information solely because it has no domestic interest in such information.

5. In no case shall the provisions of paragraph 3 be construed to permit a Contracting State to decline to supply information solely because the information is held by a bank, other financial institution, nominee or person acting in an agency or fiduciary capacity or because the information relates to ownership interests in a person.

ARTICLE II

Paragraphs 1 and 2 of Article 28 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:

“1. This Convention shall apply, with respect to France, to the European and Overseas Departments (Guadeloupe, Guyane, Martinique and Réunion) of the French Republic, to the Territorial Authority of Saint-Pierre-et-Miquelon as well as to New Caledonia.

2. This Convention may be extended, either in its entirety or with any necessary modifications, to any other Overseas Territory of the French Republic which imposes taxes substantially similar in character to those to which the Convention applies. Any such extension shall take effect from such date and subject to such modifications and conditions, including conditions as to termination, as may be specified and agreed between the Contracting States in notes to be exchanged through diplomatic channels or in any other manner in accordance with their constitutional procedures.”

2. Les renseignements reçus en vertu du paragraphe 1 par un État contractant sont tenus secrets de la même manière que les renseignements obtenus en application de la législation interne de cet État et ne sont communiqués qu’aux personnes ou autorités (y compris les juridictions et les organes administratifs) concernées par l’établissement ou le recouvrement des impôts, par les procédures ou poursuites concernant les impôts, par les décisions sur les recours relatifs aux impôts, ou par le contrôle de ce qui précède. Ces personnes ou autorités n’utilisent ces renseignements qu’à ces fins. Elles peuvent faire état de ces renseignements au cours d’audiences publiques de juridictions ou dans des jugements.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne peuvent en aucun cas être interprétées comme imposant à un État contractant l’obligation :

- a) de prendre des mesures administratives dérogeant à sa législation et à sa pratique administrative ou à celles de l’autre État contractant ;
- b) de fournir des renseignements qui ne pourraient être obtenus sur la base de sa législation ou dans le cadre de sa pratique administrative normale ou de celles de l’autre État contractant ;
- c) de fournir des renseignements qui révéleraient un secret commercial, industriel, professionnel ou un procédé commercial ou des renseignements dont la communication serait contraire à l’ordre public.

4. Si des renseignements sont demandés par un État contractant conformément à cet article, l’autre État contractant utilise les pouvoirs dont il dispose pour obtenir les renseignements demandés, même s’il n’en a pas besoin à ses propres fins fiscales. L’obligation qui figure dans la phrase précédente est soumise aux limitations prévues au paragraphe 3 sauf si ces limitations sont susceptibles d’empêcher un État contractant de communiquer des renseignements uniquement parce que ceux-ci ne présentent pas d’intérêt pour lui dans le cadre national.

5. En aucun cas, les dispositions du paragraphe 3 ne peuvent être interprétées comme permettant à un État contractant de refuser de communiquer des renseignements uniquement parce que ceux-ci sont détenus par une banque, un autre établissement financier, un mandataire ou une personne agissant en tant qu’agent ou fiduciaire ou parce que ces renseignements se rattachent aux droits de propriété dans une personne. »

ARTICLE II

Les paragraphes 1 et 2 de l’article 28 de la Convention sont supprimés et remplacés par ce qui suit :

« 1. La présente Convention s’applique, en ce qui concerne la France, aux départements européens et aux départements d’outre-mer (Guadeloupe, Guyane, Martinique et Réunion) de la République française, à la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon ainsi qu’à la Nouvelle-Calédonie.

2. La présente Convention peut être étendue, telle quelle ou avec les modifications nécessaires, à tout autre territoire d’outre-mer de la République française qui perçoit des impôts de caractère analogue à ceux auxquels s’applique la Convention. Une telle extension prend effet à partir de la date, avec les modifications et dans les conditions y compris les conditions relatives à la cessation d’application, qui sont fixées d’un commun accord entre les États contractants par échanges de notes diplomatiques ou selon toute autre procédure conforme à leurs dispositions constitutionnelles. »

ARTICLE III

Each Contracting State shall notify to the other, through diplomatic channel, of the completion of the internal procedures required for the bringing into force of this Protocol. The Protocol shall enter into force on the day on which the later of these notifications is received and its provisions shall apply:

a) in Canada:

(i) in respect of tax withheld at source, for amounts paid or credited to non-residents on or after the first day of January in the calendar year following that in which the Protocol enters into force; and

(ii) in respect of other taxes, for any taxation year beginning on or after the first day of January in the calendar year following that in which the Protocol enters into force;

b) in France:

(i) in respect of the withholding taxes, for any amount paid on or after the first day of January in the calendar year following that in which the Protocol enters into force;

(ii) in respect of taxes on income which are not levied by way of withholding tax, to income relating to any calendar year or relating to any accounting period beginning on or after the first day of January in the calendar year following that in which the Protocol enters into force; and

(iii) in respect of other taxes, to taxable events occurring on or after the first day of January in the calendar year following that in which the Protocol enters into force.

ARTICLE IV

1. This Protocol shall remain in force as long as the Convention remains in force.

2. The Contracting States shall be empowered, after the entry into force of the Protocol, to publish the text of the Convention as amended by the Protocols of January 16, 1987 and November 30, 1995 and by this Protocol.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly authorised thereto by their respective governments, have signed this Protocol.

DONE in duplicate at Paris, this 2nd day of February 2010, in the English and French languages, both texts being equally authoritative.

MARC LORTIE
**FOR THE GOVERNMENT
OF CANADA**

PHILIPPE GOMES
**FOR THE GOVERNMENT
OF THE FRENCH
REPUBLIC**

ARTICLE III

Chacun des Etats contractants notifie à l'autre, par voie diplomatique, l'accomplissement des procédures internes requises en ce qui le concerne pour l'entrée en vigueur du présent Avenant, qui prend effet à la date de la réception de la dernière de ces notifications. Ses dispositions seront applicables :

a) au Canada :

(i) en ce qui concerne l'impôt retenu à la source, pour les montants payés à des non-résidents, ou portés à leur crédit, le 1^{er} janvier de l'année civile suivant celle de l'entrée en vigueur de l'Avenant ou après cette date ; et

(ii) en ce qui concerne les autres impôts, pour toute année d'imposition commençant le 1^{er} janvier de l'année civile suivant celle de l'entrée en vigueur de l'Avenant ou après cette date ;

b) en France :

(i) en ce qui concerne les impôts perçus par voie de retenue à la source, à toute somme payée le 1^{er} janvier de l'année civile suivant celle de l'entrée en vigueur de l'Avenant ou après cette date ;

(ii) en ce qui concerne les impôts sur le revenu qui ne sont pas perçus par voie de retenue à la source, aux revenus afférents à toute année civile ou à tout exercice comptable commençant le 1^{er} janvier de l'année civile suivant celle de l'entrée en vigueur de l'Avenant ou après cette date ; et

(iii) en ce qui concerne les autres impôts, aux impositions dont le fait générateur interviendra le 1^{er} janvier de l'année civile suivant celle de l'entrée en vigueur de l'Avenant ou après cette date.

ARTICLE IV

1. Le présent Avenant demeurera en vigueur aussi longtemps que la Convention demeurera en vigueur.

2. Les États contractants sont habilités, après l'entrée en vigueur de l'Avenant, à publier le texte de la Convention tel que modifié par les Avenants du 16 janvier 1987 et du 30 novembre 1995 et par le présent Avenant.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cette fin par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Avenant.

FAIT en double exemplaire à Paris, le 2 février 2010, en langues anglaise et française, les deux versions faisant également foi.

**POUR LE
GOUVERNEMENT
DU CANADA**
MARC LORTIE

**POUR LE
GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**
PHILIPPE GOMES

Registration
SI/2014-58 July 2, 2014

Enregistrement
TR/2014-58 Le 2 juillet 2014

COPYRIGHT MODERNIZATION ACT

LOI SUR LA MODERNISATION DU DROIT D'AUTEUR

Order Fixing the Day that is Six Months after the Day on which this Order is published as the Day on which Certain Provisions of the Copyright Act Come into Force

Décret fixant à la date qui tombe six mois après la date de publication du présent décret la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi sur le droit d'auteur

P.C. 2014-675 June 12, 2014

C.P. 2014-675 Le 12 juin 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to section 63 of the *Copyright Modernization Act* ("the Act"), chapter 20 of the Statutes of Canada, 2012, fixes the day that is six months after the day on which this Order is published in the *Canada Gazette*, Part II, as the day on which sections 41.25 and 41.26 and subsection 41.27(3) of the *Copyright Act*, as enacted by section 47 of the Act, come into force.

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu de l'article 63 de la *Loi sur la modernisation du droit d'auteur* (la « Loi »), chapitre 20 des Lois du Canada (2012), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe à la date qui tombe six mois après la date de publication du présent décret dans la Partie II de la *Gazette du Canada* la date d'entrée en vigueur des articles 41.25 et 41.26 et du paragraphe 41.27(3) de la *Loi sur le droit d'auteur* qui sont édictés par l'article 47 de la Loi.

EXPLANATORY NOTE

NOTE EXPLICATIVE

(This note is not part of the Order.)

(Cette note ne fait pas partie du Décret.)

Proposal

Proposition

This Order fixes the date on which certain provisions of the *Copyright Modernization Act* (the Act) come into force.

Ce décret établit la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la *Loi sur la modernisation du droit d'auteur*.

Pursuant to section 63 of the Act, the Governor in Council fixes the day that is six months after the day on which the Order is published in the *Canada Gazette*, Part II, as the day on which sections 41.25, 41.26, and subsection 41.27(3) of the *Copyright Act* come into force.

Conformément à l'article 63 de la Loi, le gouverneur en conseil établit que le jour qui tombe six mois après la date à laquelle le Décret est publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, est le jour où les articles 41.25, 41.26, et le paragraphe 41.27(3) de la *Loi sur le droit d'auteur* entrèrent en vigueur.

Objective

Objectif

The objective of this Order in Council is to bring into force the notice and notice regime, an important part of Canada's modern copyright regime. The regime is intended to discourage online copyright infringement by providing copyright owners with a tool to enforce their rights, while also respecting the interests and freedoms of users.

L'objectif du Décret du gouverneur en conseil est d'annoncer l'entrée en vigueur du régime d'avis et avis en tant que partie intégrante du régime canadien du droit d'auteur. Ce régime vise à décourager la violation du droit d'auteur en ligne en fournissant aux titulaires de droit d'auteur un outil pour faire valoir leurs droits, tout en respectant les intérêts et libertés des utilisateurs.

Background

Contexte

The notice and notice regime will legally require Internet intermediaries, such as Internet Service Providers (ISPs), hosts and search engines, to take action upon receiving a notice of alleged infringement from a copyright owner. It formalizes the voluntary system that some copyright owners and ISPs currently participate in.

Les dispositions du régime d'avis et avis exigeront de façon légale que les intermédiaires Internet, tels que les fournisseurs de services Internet (FSI), les hôtes et les moteurs de recherche, agissent après avoir reçu un avis de violation alléguée d'un titulaire de droit d'auteur. Elles officialisent le système volontaire auquel adhèrent présentement certains titulaires de droits d'auteur et les FSI.

The majority of the provisions of the *Copyright Modernization Act* came into force on November 7, 2012. At that time, the coming into force of the provisions related to the notice and notice regime was delayed to allow for the consideration of a regulatory process.

La plupart des dispositions de la *Loi sur la modernisation du droit d'auteur* sont entrées en vigueur le 7 novembre 2012. À ce moment-là, l'entrée en vigueur des dispositions relatives au régime d'avis et avis a été reportée pour permettre l'étude d'un processus réglementaire.

In late 2013, the Ministers of Industry Canada and Canadian Heritage sought views on the implementation of the notice and notice provisions from individuals and entities that were likely to

À la fin de 2013, les ministres d'Industrie Canada et du Patrimoine canadien ont sollicité des commentaires sur la mise en œuvre du régime d'avis et avis auprès de particuliers et d'entités

be directly implicated. The Ministers sought feedback on what, specifically, should be required in the form and content of notices and what, if any, regulations would be needed, in addition to what the law requires.

With this process now complete, the Government is bringing into force these provisions after determining that the regime will function without regulations, as the elements in the legislation are sufficient. The law provides flexibility for stakeholders to work together to develop industry standards to improve the efficiency and effectiveness of their participation in the regime. Marketplace solutions that deter infringement continue to be welcomed and the Government looks forward to seeing further solutions as they develop.

To provide Internet intermediaries the time needed to implement or modify their systems before the provisions are in force, the provisions will come into force six months after the publication of this Order in Council.

Financial implications

There are no financial implications to the Government associated with this Order.

Consultation

In response to their call for views on implementation of the notice and notice regime in late 2013, the Ministers received nearly 60 responses from stakeholders, including

- over 10 traditional ISPs and 2 ISP organizations representing small ISPs;
- over five other Internet intermediaries including hosts, search engines and other organizations that consider themselves intermediaries for the purpose of the notice and notice regime;
- over 35 copyright owners or creator organizations (including representation from the music, film, photography industries, literary publishers, writers, and collectives);
- one from a public interest/consumer organization; and
- two from individual Canadians.

A wide variety of views were shared regarding whether regulations were necessary.

- Some copyright owners, including the major industry associations, argued that regulations are not necessary because, in their view, the specifications in the law are sufficient.
- Other copyright owners, including collectives and some creator groups, requested that the Government regulate to require, among other things, that notices contain information to discourage online infringement.
- ISPs, hosts, and other intermediaries requested that the Government regulate to require that notices be in some kind of standardized format and include some additional information, which they argued would allow their notice systems to operate more effectively.
- Smaller ISPs expressed concern that the cost of complying with the notice and notice obligations without cost-recovery would be challenging for them.

susceptibles d'être affectés directement. Plus précisément, les ministres ont cherché à obtenir des commentaires sur la forme et le contenu des avis et, le cas échéant, sur les règlements nécessaires en plus des exigences législatives.

Ce processus étant terminé, le gouvernement met maintenant en vigueur ces dispositions après avoir établi que le régime fonctionnera sans règlement, car les dispositions de la loi sont suffisantes. La législation offre aux intervenants la possibilité de collaborer afin d'élaborer des normes pour l'industrie en vue d'accroître l'efficacité et l'efficience de leur participation au régime. Les solutions provenant du marché pour dissuader la violation continuent d'être les bienvenues, et le gouvernement espère prendre connaissance d'autres solutions à mesure qu'elles seront élaborées.

Afin d'accorder aux intermédiaires Internet le temps nécessaire pour mettre en œuvre ou modifier leurs systèmes avant l'entrée en vigueur des dispositions, l'entrée en vigueur des dispositions aura lieu six mois après la publication du Décret.

Incidences financières

Ce décret n'a aucune incidence financière pour le gouvernement.

Consultation

En réponse à leur demande de commentaires sur la mise en œuvre du régime d'avis et avis à la fin de 2013, les ministres ont reçu près de 60 réponses de la part des intervenants touchés, dont :

- plus de 10 FSI traditionnels et 2 organisations représentant de petits FSI;
- plus de cinq autres intermédiaires Internet, dont des hôtes, des moteurs de recherche et d'autres organisations qui se considèrent comme des intermédiaires aux fins du régime d'avis et avis;
- plus de 35 titulaires de droit d'auteur ou d'organismes de créateurs (représentant notamment l'industrie de la musique, du film et de la photographie, les maisons d'édition littéraire, les écrivains et les sociétés de gestion collective);
- une organisation qui représente l'intérêt du public/de défense des droits des consommateurs;
- deux particuliers canadiens.

On a recueilli un large éventail de points de vue quant à la nécessité d'élaborer des règlements ou non.

- Certains titulaires de droit d'auteur, y compris les grandes associations de l'industrie, ont fait valoir qu'il n'est pas nécessaire d'adopter des règlements, car les dispositions de la loi sont suffisantes.
- D'autres titulaires de droit d'auteur, dont des sociétés de gestion collective et des groupes de créateurs, ont demandé que le gouvernement adopte un règlement pour exiger, notamment, que l'avis contienne des renseignements afin de décourager la violation du droit d'auteur en ligne.
- Les FSI, les hôtes et les autres intermédiaires ont demandé au gouvernement d'adopter un règlement qui exigerait que l'avis soit présenté selon un format normalisé et contienne des renseignements supplémentaires, qui d'après eux, rendrait le système d'avis plus efficace.
- Les petits FSI ont partagé leur préoccupation qu'il serait financièrement difficile pour eux de se conformer aux obligations du régime d'avis et avis sans procédure de recouvrement des coûts.

Some entities and individuals also shared views on issues outside the scope of the call for views, such as fees for passing on notices and alternatives to the notice and notice regime.

D'autres entités et particuliers ont formulé des commentaires dépassant la portée de la demande de commentaires, notamment sur l'imposition de frais pour transmettre les avis et les solutions de rechange au régime d'avis et avis.

Departmental contacts

Anne-Marie Monteith
Director
Copyright and Trade-mark Policy
Industry Canada
235 Queen Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H5
Telephone: 613-952-2527
Fax: 613-941-8151

Lara Taylor
Director
Policy and Legislation
Canadian Heritage
25 Eddy Street
Gatineau, Quebec
K1A 0M5
Telephone: 819-934-8963
Fax: 819-953-6720

Personnes-ressources du ministère

Anne-Marie Monteith
Directrice
Politique du droit d'auteur et des marques de commerce
Industrie Canada
235, rue Queen
Ottawa (Ontario)
K1A 0H5
Téléphone : 613-952-2527
Télécopieur : 613-941-8151

Lara Taylor
Directrice
Politiques et législation
Patrimoine canadien
25, rue Eddy
Gatineau (Québec)
K1A 0M5
Téléphone : 819-934-8963
Télécopieur : 819-953-6720

Registration
SI/2014-59 July 2, 2014

TRANSBOUNDARY WATERS PROTECTION ACT

Order Fixing July 1, 2014 as the Day on which Sections 1 to 12 of the Act Come into Force

P.C. 2014-810 June 18, 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to section 15 of the *Transboundary Waters Protection Act*, chapter 12 of the Statutes of Canada, 2013, fixes July 1, 2014 as the day on which sections 1 to 12 of that Act come into force.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

Proposal

The Order in Council is for the purpose of bringing into force the *Transboundary Waters Protection Act* (the Act), which amends the *International Boundary Waters Treaty Act* (IBWTA) and the *International River Improvements Act* (IRIA).

Objective

To bring into force amendments made in the Act, which received royal assent on June 19, 2013.

Background

On December 13, 2011, Private Member's Bill C-383 was introduced in order to strengthen federal protections against bulk water removals from Canada. On June 19, 2013, Bill C-383 received royal assent and subsequently became the *Transboundary Waters Protection Act*.

Bulk removals are defined in the Act as the removal of boundary or transboundary waters and the taking of that water outside the Canadian portion of a water basin set out in Schedule 2 of the Act. Boundary waters are waters, such as the Great Lakes, which straddle the international boundary between Canada and the United States. Transboundary waters are waters, such as rivers, which flow across the international boundary between Canada and the United States, and include those set out in Schedule 3 of the Act.

Bulk removal includes any means of diversion, for example by pipeline, canal, aqueduct or channel, or by any other means where more than 50 000 litres of water are removed per day.

The Act expands protections against bulk water removals by amending the IBWTA and the IRIA.

Amendments to the IBWTA

The IBWTA falls under the mandate of the Minister of Foreign Affairs. The Act amends the IBWTA to prohibit bulk removals from transboundary waters. Bulk removals from boundary waters are currently prohibited under the IBWTA. The prohibition on bulk

Enregistrement
TR/2014-59 Le 2 juillet 2014

LOI SUR LA PROTECTION DES EAUX
TRANSFRONTALIÈRES

Décret fixant au 1^{er} juillet 2014 la date d'entrée en vigueur des articles 1 à 12 de la loi

C.P. 2014-810 Le 18 juin 2014

Sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'article 15 de la *Loi sur la protection des eaux transfrontalières*, chapitre 12 des Lois du Canada (2013), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe au 1^{er} juillet 2014 la date d'entrée en vigueur des articles 1 à 12 de cette loi.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Décret.)

Proposition

Le Décret vise à mettre en vigueur la *Loi sur la protection des eaux transfrontalières* (la Loi), qui modifie la *Loi du traité des eaux limitrophes internationales* (LTELI) et la *Loi sur les ouvrages destinés à l'amélioration des cours d'eau internationaux* (LODACEI).

Objectif

Mettre en œuvre les modifications apportées à la Loi, qui a reçu la sanction royale le 19 juin 2013.

Contexte

Le 13 décembre 2011 a été déposé le projet de loi d'initiative parlementaire C-383 visant à renforcer les protections fédérales contre le captage massif d'eau au Canada. Le 19 juin 2013, le projet de loi C-383 a reçu la sanction royale et est devenu par la suite la *Loi sur la protection des eaux transfrontalières* (la Loi).

Le captage massif est défini dans la Loi comme le captage d'eaux limitrophes ou d'eaux transfrontalières et leur transfert à l'extérieur de la partie canadienne de leur bassin hydrographique, mentionné à l'annexe 2 de la Loi. Les eaux limitrophes sont les eaux qui, comme les Grands Lacs, chevauchent la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis. Les eaux transfrontalières sont les eaux qui, comme les fleuves et les rivières, traversent la frontière entre le Canada et les États-Unis, notamment celles qui sont mentionnées à l'annexe 3 de la Loi.

Le captage massif englobe tous les moyens de dérivation, par exemple un pipeline, un canal, un tunnel, un aqueduc ou un chenal, ou tout autre moyen permettant le transfert de plus de 50 000 litres d'eau par jour.

La Loi étend les protections contre le captage massif d'eau en modifiant la LTELI et la LODACEI.

Modifications à la LTELI

La LTELI relève du mandat du ministre des Affaires étrangères. La Loi modifie la LTELI afin d'interdire le captage massif d'eaux transfrontalières. Le captage massif d'eaux limitrophes est actuellement interdit en vertu de la LTELI. L'interdiction de prélever des

removals does not include the taking of a manufactured product which contains water.

Further amendments to the IBWTA include strengthening enforcement and penalty provisions by increasing penalty amounts, instituting minimum penalties, and setting out aggravating factors to be used in sentencing. Penalties found in the Act include up to \$1 million if an individual is convicted of an indictment and up to \$6 million for a corporation. The Act also moves certain definitions and exceptions that are currently found in the IBWTA regulations into the IBWTA itself.

Amendments to the IRIA

The IRIA falls under the mandate of the Minister of the Environment. The amendment to the IRIA prevents the Minister of the Environment from issuing a licence relating to an international river improvement that links waters that are neither boundary, nor transboundary to a body of water flowing from Canada to any place outside of Canada if the linkage increases the annual flow of the river at the international boundary. This provision has been added to prevent an international river from being used to transfer bulk water out of Canada. The Act also amends certain definitions in the IRIA, including the addition of definitions for boundary and transboundary waters. The amendments to the IRIA will be brought into force by the Governor in Council on the recommendation of the Minister of the Environment.

Implications

Amendments to the IBWTA and IRIA strengthen prohibitions against bulk removals from Canada's boundary and transboundary waters. There is federal jurisdiction over boundary and transboundary waters, and the amendments found in the Act are intended to ensure that these waters are treated in a common manner. These protections complement provincial laws, regulations, and policies which are in place to protect against bulk water removals from their territories.

Consultation

The provinces were informed that the Government would be supporting Bill C-383 prior to its passage in the House of Commons. During the legislative process in the House and Senate, parliamentary committees reviewed the legislation and held hearings that included representation by Canadian water experts. The Bill unanimously passed both the House and Senate.

Departmental contact

Stephen Gluck
U.S. Transboundary Affairs Division
Foreign Affairs, Trade and Development Canada
Telephone: 343-203-3538
Email: Stephen.Gluck@international.gc.ca

quantités massives d'eau ne vise pas le transfert de produits manufacturés qui contiennent de l'eau.

D'autres modifications sont apportées à la LTELI, dont le renforcement des dispositions relatives au contrôle d'application et aux sanctions par le rehaussement du montant des peines, l'institution de peines minimales et l'établissement de facteurs aggravants devant guider la détermination des peines. La Loi prévoit des amendes pouvant atteindre un million de dollars pour un particulier et 6 millions de dollars pour une société. En outre, la Loi incorpore dans la LTELI elle-même certaines définitions et exceptions qui se trouvent actuellement dans son règlement.

Modifications à la LODACEI

La LODACEI relève du mandat du ministre de l'Environnement. La modification apportée à la LODACEI empêche le ministre de l'Environnement de délivrer un permis relatif à un ouvrage destiné à l'amélioration d'un cours d'eau qui coule du Canada vers un lieu hors du Canada si l'ouvrage relie à ce cours d'eau des eaux qui ne sont ni des eaux limitrophes ni des eaux transfrontalières et a pour effet d'augmenter le débit annuel de celui-ci à la frontière internationale. Cette disposition a été ajoutée pour empêcher qu'une rivière internationale soit utilisée pour transférer massivement de l'eau hors du Canada. La Loi modifie de plus certaines définitions contenues dans la LODACEI et y ajoute les définitions d'eaux limitrophes et d'eaux transfrontalières. Les modifications à la LODACEI entreront en vigueur par décret du gouverneur en conseil sur recommandation du ministre de l'Environnement.

Répercussions

Les modifications à la LTELI et à la LODACEI renforcent les interdictions visant le captage massif d'eaux limitrophes et transfrontalières du Canada. Les eaux limitrophes et transfrontalières sont de compétence fédérale, et les modifications qui se trouvent dans la Loi visent à faire en sorte que ces eaux soient traitées de manière uniforme. Ces protections viennent compléter les lois, les règlements et les politiques des provinces qui sont en place pour les protéger contre le captage massif d'eau dans leur territoire.

Consultation

Les provinces ont été informées que le gouvernement appuierait le projet de loi C-383 avant son adoption à la Chambre des communes. Au cours du processus législatif à la Chambre des communes et au Sénat, les comités parlementaires ont examiné les dispositions législatives et ont tenu des audiences auxquelles ont comparu des spécialistes de l'eau canadiens. Le projet de loi a été adopté à l'unanimité à la Chambre des communes et au Sénat.

Personne-ressource du ministère

Stephen Gluck
Direction des affaires transfrontalières avec les États-Unis
Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada
Téléphone : 343-203-3538
Courriel : Stephen.Gluck@international.gc.ca

Registration
SI/2014-60 July 2, 2014

Enregistrement
TR/2014-60 Le 2 juillet 2014

TRANSBOUNDARY WATERS PROTECTION ACT

LOI SUR LA PROTECTION DES EAUX
TRANSFRONTALIÈRES

Order Fixing July 1, 2014 as the Day on which Sections 13 and 14 of the Act Come into Force

Décret fixant au 1^{er} juillet 2014 la date d'entrée en vigueur des articles 13 et 14 de la loi

C.P. 2014-811 June 18, 2014

C.P. 2014-811 Le 18 juin 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to section 15 of the *Transboundary Waters Protection Act*, chapter 12 of the Statutes of Canada, 2013, fixes July 1, 2014 as the day on which sections 13 and 14 of that Act come into force.

Sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu de l'article 15 de la *Loi sur la protection des eaux transfrontalières*, chapitre 12 des Lois du Canada (2013), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe au 1^{er} juillet 2014 la date d'entrée en vigueur des articles 13 et 14 de cette loi.

EXPLANATORY NOTE

NOTE EXPLICATIVE

(This note is not part of the Order.)

(Cette note ne fait pas partie du Décret.)

Proposal

To fix July 1, 2014, as the coming into force date for sections 13 and 14 of the *Transboundary Waters Protection Act* (the Act).

Proposition

Établir le 1^{er} juillet 2014 à titre de date d'entrée en vigueur des articles 13 et 14 de la *Loi sur la protection des eaux transfrontalières* (la Loi).

Objective

To bring into force amendments made in the Act, which received Royal Assent on June 19, 2013. The purpose of the Act is to strengthen federal protections against bulk water removals from Canada, which is in line with the Government's November 2008 commitment to prevent bulk transfers of water across the border.

Objectif

Assurer l'entrée en vigueur des modifications apportées à la Loi, laquelle a reçu la sanction royale le 19 juin 2013. La Loi vise à renforcer les mesures de protection fédérales contre les prélèvements massifs d'eau à partir du Canada; ces mesures cadrent avec l'engagement pris par le gouvernement en novembre 2008 en vue d'empêcher les transferts massifs d'eau en dehors des frontières.

Background

The November 2008 Speech from the Throne included a commitment to prevent bulk transfers of Canadian water across the border. On December 13, 2011, Private Member's Bill C-383 was introduced for the purpose of strengthening federal protections against bulk water removals from Canada. Consistent with Canada's 2008 commitment, Parliament adopted the Act, which received Royal Assent on June 19, 2013. The Act amends the *International Boundary Waters Treaty Act* (IBWTA) and the *International River Improvements Act* (IRIA).

Contexte

Le discours du Trône de novembre 2008 comprenait un engagement visant à empêcher tout transfert massif d'eau canadienne en dehors des frontières. Le 13 décembre 2011, le projet de loi C-383 a été introduit pour renforcer les mesures de protection fédérales contre les prélèvements massifs d'eau à partir du Canada. Conformément à l'engagement pris par le Canada en 2008, le Parlement a adopté la Loi, laquelle a reçu la sanction royale le 19 juin 2013. La Loi modifie la *Loi du traité des eaux limitrophes internationales* et la *Loi sur les ouvrages destinés à l'amélioration des cours d'eau internationaux*.

Amendments to the IBWTA

The Act primarily amends the IBWTA, which is under the mandate of the Minister of Foreign Affairs. Currently, bulk removals from boundary waters are prohibited under the IBWTA. Boundary waters are waters that straddle the border, such as the Great Lakes. The amendments to the IBWTA include prohibiting the removal of water in bulk from transboundary waters. Transboundary waters are waters that, in their natural channels, flow across the international boundary between Canada and the United States. The amendments to the IBWTA also strengthen the enforcement and penalty provisions of the IBWTA and move certain definitions and exceptions that are currently found in the regulations of the IBWTA into the IBWTA itself.

Modifications apportées à la Loi du traité des eaux limitrophes internationales

La Loi modifie principalement la *Loi du traité des eaux limitrophes internationales*, laquelle est inhérente au mandat du ministre des Affaires étrangères. À l'heure actuelle, les prélèvements massifs d'eaux limitrophes sont interdits en vertu de la *Loi du traité des eaux limitrophes internationales*. On entend par eaux limitrophes les eaux qui chevauchent une frontière, notamment celles des Grands Lacs. Les modifications apportées à la *Loi du traité des eaux limitrophes internationales* comprennent l'interdiction du prélèvement massif d'eau à partir des eaux transfrontalières. Les eaux transfrontalières sont des eaux qui, à partir de leurs chenaux naturels, s'écoulent à travers la frontière internationale délimitant le Canada et les États-Unis. Les modifications apportées

à la *Loi du traité des eaux limitrophes internationales* renforcent également les dispositions concernant l'application et les sanctions de ladite loi et déplacent certaines définitions et exceptions qui se trouvent actuellement dans le règlement relevant de la *Loi du traité des eaux limitrophes internationales* vers la *Loi du traité des eaux limitrophes internationales* à proprement parler.

Amendments to the IRIA

Sections 13 and 14 of the Act amend the *International River Improvements Act* (IRIA), which is under the mandate of the Minister of the Environment. Most significantly, the Act adds a provision to the IRIA, whereby the Minister of the Environment will be prevented from issuing a licence for an international river improvement (i.e. dam, obstruction, canal, reservoir or other work) that links waters that are neither boundary waters nor transboundary waters to an international river if the purpose or effect of the improvement would increase the annual flow of the international river at the international boundary. An international river means water flowing from any place in Canada to any place outside Canada. The purpose of this provision is to prevent risk of environmental harm to Canadian ecosystems by preventing an international river from being used as a means to transfer water in bulk out of the country.

Implications

Amendments to the IBWTA and the IRIA strengthen prohibitions against the removal of water in bulk from boundary and transboundary waters, which are under federal jurisdiction. The amendments found in the Act are intended to ensure that these waters are treated in a common manner. These federal protections complement provincial laws, regulations and policies that are in place to protect against bulk water removals.

Consultation

The provinces were informed that the Government would be supporting Bill C-383 prior to its passage in the House of Commons. During the legislative process in the House and Senate, parliamentary committees reviewed the legislation and held hearings that included representation from Canadian water experts. The Bill unanimously passed both the House and Senate.

Departmental contact

Manon N. Lalonde
Water and Climate Services
Environment Canada
Telephone: 613-943-8063
Email: Manon.Lalonde@ec.gc.ca

Modifications apportées à la *Loi sur les ouvrages destinés à l'amélioration des cours d'eau internationaux*

Les articles 13 et 14 de la *Loi* modifient la *Loi sur les ouvrages destinés à l'amélioration des cours d'eau internationaux*, laquelle relève du mandat de la ministre de l'Environnement. Essentiellement, la *Loi* ajoute une disposition à la *Loi sur les ouvrages destinés à l'amélioration des cours d'eau internationaux*, une disposition qui empêche la ministre de l'Environnement de délivrer un permis pour une amélioration d'un cours d'eau international (par exemple barrages, obstructions, chenaux, réservoirs ou autres travaux) qui relie des eaux autres que les eaux limitrophes et les eaux transfrontalières à un cours d'eau international si l'objectif ou les effets de l'amélioration risquent d'augmenter le débit annuel du cours d'eau international à la frontière internationale. Un cours d'eau international s'entend d'eau s'écoulant de tout endroit au Canada à tout endroit en dehors du Canada. Cette disposition vise à éliminer le risque de dommages environnementaux qui pèse sur les écosystèmes canadiens en empêchant l'utilisation de cours d'eau internationaux à titre de moyen de transférer des quantités massives d'eau en dehors du pays.

Répercussions

Les modifications apportées à la *Loi du traité des eaux limitrophes internationales* et à la *Loi sur les ouvrages destinés à l'amélioration des cours d'eau internationaux* renforcent les dispositions qui luttent contre les prélèvements massifs d'eau à partir d'eaux limitrophes et transfrontalières, lesquelles relèvent de la compétence fédérale. Les modifications apportées à la *Loi* visent à garantir que ces eaux sont traitées de façon uniforme. Ces mesures de protection fédérales viennent compléter les lois, les politiques et les règlements provinciaux qui sont en place pour empêcher les prélèvements massifs d'eau.

Consultation

Les provinces ont été informées que le gouvernement appuierait le projet de loi C-383 avant son adoption par la Chambre des communes. Dans le cadre du processus législatif mené à la Chambre des communes et au Sénat, les comités parlementaires ont examiné la législation, et des audiences ont été tenues. Ces audiences comprenaient une représentation par des experts canadiens en matière d'eau. Le projet de loi a été approuvé à l'unanimité par la Chambre des communes et le Sénat.

Personne-ressource du ministère

Manon N. Lalonde
Services hydriques et climatiques
Environnement Canada
Téléphone : 613-943-8063
Courriel : Manon.Lalonde@ec.gc.ca

Registration
SI/2014-61 July 2, 2014

Enregistrement
TR/2014-61 Le 2 juillet 2014

ROYAL CANADIAN MINT ACT

LOI SUR LA MONNAIE ROYALE CANADIENNE

**Order Authorizing the Issue of Non-circulation
Coins of the Denominations of One Thousand Two
Hundred and Fifty Dollars and One Thousand
Dollars**

**Décret autorisant l'émission de monnaie hors
circulation d'une valeur faciale de mille deux cent
cinquante dollars et de mille dollars**

P.C. 2014-819 June 18, 2014

C.P. 2014-819 Le 18 juin 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 6^a of the *Royal Canadian Mint Act*^b, authorizes the issue of non-circulation coins of the denominations of one thousand two hundred and fifty dollars and one thousand dollars.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 6^a de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil autorise l'émission de monnaie hors circulation d'une valeur faciale de mille deux cent cinquante dollars et de mille dollars, respectivement.

**N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this
Order appears at page 2064, following SOR/2014-165.**

**N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de
ce décret se trouve à la page 2064, à la suite du
DORS/2014-165.**

^a S.C. 1999, c. 4, s. 3
^b R.S., c. R-9

^a L.C. 1999, ch. 4, art. 3
^b L.R., ch. R-9

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/2014-151	2014-676	Agriculture and Agri-Food Health	Regulations Amending the Meat Inspection Regulations, 1990.....	1763
SOR/2014-152	2014-677	Transport	Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Update of Standards)	1778
SOR/2014-153	2014-678	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Airport Security Programs)	1809
SOR/2014-154	2014-679	Finance	FIFA U-20 Women's World Cup Canada 2014 Remission Order	1896
SOR/2014-155	2014-680	Finance	FIFA Women's World Cup Canada 2015 Remission Order.....	1901
SOR/2014-156	2014-681	Finance	Order Amending the Schedule to the Customs Tariff, 2014-1	1905
SOR/2014-157	2014-682	Finance	Order Amending Schedule 1 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2014-2 (Neskonlith).....	1911
SOR/2014-158	2014-683	Health	Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Labelling, Packaging and Brand Names of Drugs for Human Use)	1914
SOR/2014-159	2014-684	Transport	Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Part 4, Dangerous Goods Safety Marks)	1945
SOR/2014-160	2014-812	Employment and Social Development	Regulations Amending the Employment Insurance Regulations.....	1968
SOR/2014-161	2014-813	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Non-Passenger Screening — Phase 1)	1981
SOR/2014-162	2014-814	Transport	Regulations Amending the Marine Transportation Security Regulations....	1987
SOR/2014-163	2014-815	Foreign Affairs	Regulations Implementing the United Nations Resolutions on the Central African Republic	2051
SOR/2014-164	2014-816	Finance	Order Authorizing the Issue of a Two Dollar Circulation Coin Specifying the Characteristics and Determining the Design	2061
SOR/2014-165	2014-817	Finance	Order Amending Part 1 of the Schedule to the Royal Canadian Mint Act.....	2064
SOR/2014-166	2014-818	Public Safety and Emergency Preparedness	Regulations Amending the Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Amendment Consequential to the Economic Action Plan 2013 Act, No. 1).....	2068
SOR/2014-167		Environment	Order 2014-87-05-01 Amending the Domestic Substances List	2076
SOR/2014-168		Environment	Order 2014-66-05-01 Amending the Domestic Substances List	2079
SOR/2014-169	2014-839	Citizenship and Immigration	Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations	2083
SOR/2014-170	2014-840	Citizenship and Immigration	Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations	2093
SOR/2014-171	2014-848	Foreign Affairs	Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations	2097
SOR/2014-172	2014-849	Foreign Affairs	Regulations Amending the Special Economic Measures (Ukraine) Regulations	2101
SI/2014-54		Finance	Proclamation Giving Notice that the Second Protocol Amending the Convention between Canada and the Republic of Austria for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and on Capital, done at Vienna on December 9, 1976, as amended by the Protocol done at Vienna on June 15, 1999 Came into Force on October 1, 2013.....	2105
SI/2014-55		Finance	Proclamation Giving Notice that the Protocol Amending the Agreement between Canada and Barbados for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and on Capital, done at Bridgetown on January 22, 1980 Came into Force on December 17, 2013	2110

TABLE OF CONTENTS — *Continued*

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SI/2014-56		Finance	Proclamation Giving Notice that the Protocol Amending the Convention between the Government of Canada and the Government of the French Republic for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and on Capital signed on May 2, 1975, as amended by the Protocol signed on January 16, 1987 and as further amended by the Protocol signed on November 30, 1995 Came into Force on December 27, 2013.....	2117
SI/2014-58	2014-675	Industry	Order Fixing the Day that is Six Months after the Day on which this Order is published as the Day on which Certain Provisions of the Copyright Act Come into Force.....	2121
SI/2014-59	2014-810	Foreign Affairs	Order Fixing July 1, 2014 as the Day on which Sections 1 to 12 of the Transboundary Waters Protection Act Come into Force.....	2124
SI/2014-60	2014-811	Environment	Order Fixing July 1, 2014 as the Day on which Sections 13 and 14 of the Transboundary Waters Protection Act Come into Force.....	2126
SI/2014-61	2014-819	Finance	Order Authorizing the Issue of Non-circulation Coins of the Denominations of One Thousand Two Hundred and Fifty Dollars and One Thousand Dollars	2128

INDEX	SOR: SI:	Statutory Instruments (Regulations) Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents	Abbreviations: e — erratum n — new r — revises x — revokes		
Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments	
Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Airport Security Programs) — Regulations Amending Aeronautics Act	SOR/2014-153	13/06/14	1809		
Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Non-Passenger Screening — Phase 1) — Regulations Amending..... Aeronautics Act	SOR/2014-161	19/06/14	1981		
Domestic Substances List — Order 2014-66-05-01 Amending Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2014-168	19/06/14	2079		
Domestic Substances List — Order 2014-87-05-01 Amending Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2014-167	19/06/14	2076		
Employment Insurance Regulations — Regulations Amending..... Employment Insurance Act	SOR/2014-160	19/06/14	1968		
FIFA U-20 Women’s World Cup Canada 2014 — Remission Order Customs Tariff	SOR/2014-154	13/06/14	1896	n	
FIFA Women’s World Cup Canada 2015 — Remission Order..... Customs Tariff	SOR/2014-155	13/06/14	1901	n	
Food and Drug Regulations (Labelling, Packaging and Brand Names of Drugs for Human Use) — Regulations Amending Food and Drugs Act	SOR/2014-158	13/06/14	1914		
Immigration and Refugee Protection Regulations — Regulations Amending Immigration and Refugee Protection Act	SOR/2014-169	20/06/14	2083		
Immigration and Refugee Protection Regulations — Regulations Amending Immigration and Refugee Protection Act	SOR/2014-170	20/06/14	2093		
Issue of Non-circulation Coins of the Denominations of One Thousand Two Hundred and Fifty Dollars and One Thousand Dollars — Order Authorizing..... Royal Canadian Mint Act	SI/2014-61	02/07/14	2128	n	
Issue of a Two Dollar Circulation Coin Specifying the Characteristics and Determining the Design — Order Authorizing Royal Canadian Mint Act	SOR/2014-164	19/06/14	2061	n	
Marine Transportation Security Regulations — Regulations Amending..... Marine Transportation Security Act	SOR/2014-162	19/06/14	1987		
Meat Inspection Regulations, 1990 — Regulations Amending..... Meat Inspection Act	SOR/2014-151	13/06/14	1763		
Order Fixing July 1, 2014 as the Day on which Sections 1 to 12 of the Act Come into Force Transboundary Waters Protection Act	SI/2014-59	02/07/14	2124		
Order Fixing July 1, 2014 as the Day on which Sections 13 and 14 of the Act Come into Force Transboundary Waters Protection Act	SI/2014-60	02/07/14	2126		
Order Fixing the Day that is Six Months after the Day on which this Order is published as the Day on which Certain Provisions of the Copyright Act Come into Force Copyright Modernization Act	SI/2014-58	02/07/14	2121		
Part 1 of the Schedule to the Act — Order Amending..... Royal Canadian Mint Act	SOR/2014-165	19/06/14	2064		
Protocol Amending the Agreement between Canada and Barbados for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and Capital, done at Bridgetown on January 22, 1980 Came into Force on December 17, 2013 — Proclamation Giving Notice An Act to implement conventions between Canada and Spain, Canada and the Republic of Austria, Canada and Italy, Canada and the Republic of Korea, Canada and the Socialist Republic of Romania and Canada and the Republic of Indonesia and agreements between Canada and Malaysia, Canada and Jamaica and Canada and Barbados and a convention between Canada and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland for the avoidance of double taxation with respect to income tax	SI/2014-55	02/07/14	2110	n	

INDEX — Continued

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Protocol Amending the Convention between the Government of Canada and the Government of the French Republic for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and on Capital signed on May 2, 1975, as amended by the Protocol signed on January 16, 1987 and as further amended by the Protocol signed on November 30, 1995 Came into Force on December 27, 2013 — Proclamation Giving Notice	SI/2014-56	02/07/14	2117	n
An Act to Implement Conventions for the Avoidance of Double Taxation with respect to Income Tax between Canada and France, Canada and Belgium and Canada and Israel				
Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Amendment Consequential to the Economic Action Plan 2013 Act, No. 1) — Regulations Amending	SOR/2014-166	19/06/14	2068	
Immigration and Refugee Protection Act				
Schedule 1 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2014-2 (Neskonlith) — Order Amending	SOR/2014-157	13/06/14	1911	
First Nations Goods and Services Tax Act				
Schedule to the Customs Tariff, 2014-1 — Order Amending	SOR/2014-156	13/06/14	1905	
Customs Tariff				
Second Protocol Amending the Convention between Canada and the Republic of Austria for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and on Capital, done at Vienna on December 9, 1976, as amended by the Protocol done at Vienna on June 15, 1999 Came into Force on October 1, 2013 — Proclamation Giving Notice	SI/2014-54	02/07/14	2105	n
An Act to implement conventions between Canada and Spain, Canada and the Republic of Austria, Canada and Italy, Canada and the Republic of Korea, Canada and the Socialist Republic of Romania and Canada and the Republic of Indonesia and agreements between Canada and Malaysia, Canada and Jamaica and Canada and Barbados and a convention between Canada and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland for the avoidance of double taxation with respect to income tax				
Special Economic Measures (Russia) Regulations — Regulations Amending	SOR/2014-171	21/06/14	2097	
Special Economic Measures Act				
Special Economic Measures (Ukraine) Regulations — Regulations Amending	SOR/2014-172	21/06/14	2101	
Special Economic Measures Act				
Transportation of Dangerous Goods Regulations (Part 4, Dangerous Goods Safety Marks) — Regulations Amending	SOR/2014-159	13/06/14	1945	
Transportation of Dangerous Goods Act, 1992				
Transportation of Dangerous Goods Regulations (Update of Standards) — Regulations Amending	SOR/2014-152	13/06/14	1778	
Transportation of Dangerous Goods Act, 1992				
United Nations Resolutions on the Central African Republic — Regulations Implementing	SOR/2014-163	19/06/14	2051	n
United Nations Act				

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/2014-151	2014-676	Agriculture et Agroalimentaire Santé	Règlement modifiant le Règlement de 1990 sur l'inspection des viandes	1763
DORS/2014-152	2014-677	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (mise à jour des normes)	1778
DORS/2014-153	2014-678	Transports	Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (programmes de sûreté aéroportuaire)	1809
DORS/2014-154	2014-679	Finances	Décret de remise concernant la Coupe du monde féminine U-20 de la FIFA, Canada 2014	1896
DORS/2014-155	2014-680	Finances	Décret de remise concernant la Coupe du monde féminine de la FIFA, Canada 2015	1901
DORS/2014-156	2014-681	Finances	Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes, 2014-1	1905
DORS/2014-157	2014-682	Finances	Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2014-2 (Neskonlith)	1911
DORS/2014-158	2014-683	Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (étiquetage, emballage et marques nominatives des drogues pour usage humain).....	1914
DORS/2014-159	2014-684	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (partie 4, Indications de danger — marchandises dangereuses).....	1945
DORS/2014-160	2014-812	Emploi et Développement social	Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi	1968
DORS/2014-161	2014-813	Transports	Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (contrôle des non-passagers — phase 1).....	1981
DORS/2014-162	2014-814	Transports	Règlement modifiant le règlement sur la sûreté du transport maritime.....	1987
DORS/2014-163	2014-815	Affaires étrangères	Règlement d'application des résolutions des Nations Unies sur la République centrafricaine	2051
DORS/2014-164	2014-816	Finances	Décret autorisant l'émission d'une pièce de monnaie de circulation de deux dollars précisant les caractéristiques et fixant le dessin	2061
DORS/2014-165	2014-817	Finances	Décret modifiant la partie 1 de l'annexe de la Loi sur la Monnaie royale canadienne.....	2064
DORS/2014-166	2014-818	Sécurité publique et Protection civile	Règlement modifiant le Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (modification en conséquence de la Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2013).....	2068
DORS/2014-167		Environnement	Arrêté 2014-87-05-01 modifiant la Liste intérieure.....	2076
DORS/2014-168		Environnement	Arrêté 2014-66-05-01 modifiant la Liste intérieure.....	2079
DORS/2014-169	2014-839	Citoyenneté et Immigration	Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés.....	2083
DORS/2014-170	2014-840	Citoyenneté et Immigration	Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés.....	2093
DORS/2014-171	2014-848	Affaires étrangères	Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie	2097
DORS/2014-172	2014-849	Affaires étrangères	Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine.....	2101
TR/2014-54		Finances	Proclamation donnant avis que le Deuxième Protocole modifiant la Convention entre le Canada et la République d'Autriche tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, faite à Vienne le 9 décembre 1976 et modifiée par le Protocole fait à Vienne le 15 juin 1999 est entrée en vigueur le 1 ^{er} octobre 2013	2105

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
TR/2014-55		Finances	Proclamation donnant avis que le Protocole amendant l'Accord entre le Canada et la Barbade tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, fait à Bridgetown le 22 janvier 1980 est entré en vigueur le 17 décembre 2013	2110
TR/2014-56		Finances	Proclamation donnant avis que l'Avenant à la Convention entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République française tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et la fortune, signée le 2 mai 1975 et modifiée par l'avenant du 16 janvier 1987 puis par l'avenant du 30 novembre 1995 est entré en vigueur le 27 décembre 2013	2117
TR/2014-58	2014-675	Industrie	Décret fixant à la date qui tombe six mois après la date de publication du présent décret la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi sur le droit d'auteur	2121
TR/2014-59	2014-810	Affaires étrangères	Décret fixant au 1 ^{er} juillet 2014 la date d'entrée en vigueur des articles 1 à 12 de la Loi sur la protection des eaux transfrontalières	2124
TR/2014-60	2014-811	Environnement	Décret fixant au 1 ^{er} juillet 2014 la date d'entrée en vigueur des articles 13 et 14 de la Loi sur la protection des eaux transfrontalières	2126
TR/2014-61	2014-819	Finances	Décret autorisant l'émission de monnaie hors circulation d'une valeur faciale de mille deux cent cinquante dollars et de mille dollars	2128

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
Aliments et drogues (étiquetage, emballage et marques nominatives des drogues pour usage humain) — Règlement modifiant le Règlement Aliments et drogues (Loi)	DORS/2014-158	13/06/14	1914	
Annexe 1 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2014-2 (Neskonlith) — Décret modifiant Taxe sur les produits et services des premières nations (Loi)	DORS/2014-157	13/06/14	1911	
Annexe du Tarif des douanes, 2014-1 — Décret modifiant Tarif des douanes	DORS/2014-156	13/06/14	1905	
Application des résolutions des Nations Unies sur la République centrafricaine — Règlement Nations Unies (Loi)	DORS/2014-163	19/06/14	2051	n
Assurance-emploi — Règlement modifiant le Règlement Assurance-emploi (Loi)	DORS/2014-160	19/06/14	1968	
Avenant à la Convention entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République française tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et la fortune, signée le 2 mai 1975 et modifiée par l'avenant du 16 janvier 1987 puis par l'avenant du 30 novembre 1995 est entré en vigueur le 27 décembre 2013 — Proclamation donnant avis Loi de mise en œuvre des conventions conclues entre le Canada et la France, entre le Canada et la Belgique et entre le Canada et Israël, tendant à éviter les doubles impositions en matière d'impôt sur le revenu	TR/2014-56	02/07/14	2117	n
Coupe du monde féminine de la FIFA, Canada 2015 — Décret de remise concernant Tarif des douanes	DORS/2014-155	13/06/14	1901	n
Coupe du monde féminine U-20 de la FIFA, Canada 2014 — Décret de remise concernant Tarif des douanes	DORS/2014-154	13/06/14	1896	n
Décret fixant à la date qui tombe six mois après la date de publication du présent décret la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi sur le droit d'auteur Modernisation du droit d'auteur (Loi)	TR/2014-58	02/07/14	2121	
Décret fixant au 1 ^{er} juillet 2014 la date d'entrée en vigueur des articles 1 à 12 de la loi Protection des eaux transfrontalières (Loi)	TR/2014-59	02/07/14	2124	
Décret fixant au 1 ^{er} juillet 2014 la date d'entrée en vigueur des articles 13 et 14 de la loi Protection des eaux transfrontalières (Loi)	TR/2014-60	02/07/14	2126	
Deuxième Protocole modifiant la Convention entre le Canada et la République d'Autriche tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, faite à Vienne le 9 décembre 1976 et modifiée par le Protocole fait à Vienne le 15 juin 1999 est entrée en vigueur le 1 ^{er} octobre 2013 — Proclamation donnant avis Loi de mise en œuvre des conventions conclues entre le Canada et l'Espagne, la République d'Autriche, l'Italie, la République de Corée, la République Socialiste de Roumanie et la République d'Indonésie et des accords conclus entre le Canada et la Malaisie, la Jamaïque et la Barbade ainsi que d'une convention conclue entre le Canada et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, tendant à éviter les doubles impositions en matière d'impôt sur le revenu	TR/2014-54	02/07/14	2105	n
Émission d'une pièce de monnaie de circulation de deux dollars précisant les caractéristiques et fixant le dessin — Décret autorisant Monnaie royale canadienne (Loi)	DORS/2014-164	19/06/14	2061	n
Émission de monnaie hors circulation d'une valeur faciale de mille deux cent cinquante dollars et de mille dollars — Décret autorisant Monnaie royale canadienne (Loi)	TR/2014-61	02/07/14	2128	n

INDEX (suite)

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Immigration et la protection des réfugiés — Règlement modifiant le Règlement.....	DORS/2014-169	20/06/14	2083	
Immigration et la protection des réfugiés (Loi)				
Immigration et la protection des réfugiés — Règlement modifiant le Règlement.....	DORS/2014-170	20/06/14	2093	
Immigration et la protection des réfugiés (Loi)				
Immigration et la protection des réfugiés (modification en conséquence de la Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2013) — Règlement modifiant le Règlement modifiant le Règlement.....	DORS/2014-166	19/06/14	2068	
Immigration et la protection des réfugiés (Loi)				
Inspection des viandes — Règlement modifiant le Règlement de 1990.....	DORS/2014-151	13/06/14	1763	
Inspection des viandes (Loi)				
Liste intérieure — Arrêté 2014-66-05-01 modifiant.....	DORS/2014-168	19/06/14	2079	
Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)				
Liste intérieure — Arrêté 2014-87-05-01 modifiant.....	DORS/2014-167	19/06/14	2076	
Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)				
Mesures économiques spéciales visant l'Ukraine — Règlement modifiant le Règlement.....	DORS/2014-172	21/06/14	2101	
Mesures économiques spéciales (Loi)				
Mesures économiques spéciales visant la Russie — Règlement modifiant le Règlement.....	DORS/2014-171	21/06/14	2097	
Mesures économiques spéciales (Loi)				
Partie 1 de l'annexe de la loi — Décret modifiant.....	DORS/2014-165	19/06/14	2064	
Monnaie royale canadienne (Loi)				
Protocole amendant l'Accord entre le Canada et la Barbade tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, fait à Bridgetown le 22 janvier 1980 est entré en vigueur le 17 décembre 2013 — Proclamation donnant avis	TR/2014-55	02/07/14	2110	n
Loi de mise en œuvre des conventions conclues entre le Canada et l'Espagne, la République d'Autriche, l'Italie, la République de Corée, la République Socialiste de Roumanie et la République d'Indonésie et des accords conclus entre le Canada et la Malaisie, la Jamaïque et la Barbade ainsi que d'une convention conclue entre le Canada et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, tendant à éviter les doubles impositions en matière d'impôt sur le revenu				
Sûreté aérienne (contrôle des non-passagers — phase 1) — Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012.....	DORS/2014-161	19/06/14	1981	
Aéronautique (Loi)				
Sûreté aérienne (programmes de sûreté aéroportuaire) — Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012.....	DORS/2014-153	13/06/14	1809	
Aéronautique (Loi)				
Sûreté du transport maritime — Règlement modifiant le Règlement.....	DORS/2014-162	19/06/14	1987	
Sûreté du transport maritime (Loi)				
Transport des marchandises dangereuses (mises à jour des normes) — Règlement modifiant le Règlement.....	DORS/2014-152	13/06/14	1778	
Transport des marchandises dangereuses (Loi de 1992)				
Transport des marchandises dangereuses (partie 4, Indications de danger — marchandises dangereuses) — Règlement modifiant le Règlement	DORS/2014-159	13/06/14	1945	
Transport des marchandises dangereuses (Loi de 1992)				