

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part II

## Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, NOVEMBER 11, 2009

OTTAWA, LE MERCREDI 11 NOVEMBRE 2009

Statutory Instruments 2009

Textes réglementaires 2009

SOR/2009-290 to 294 and SI/2009-110 and 111

DORS/2009-290 à 294 et TR/2009-110 et 111

Pages 2100 to 2141

Pages 2100 à 2141

### NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 7, 2009, 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 exempted from publication by section 15 of the *Statutory Instruments Regulations* made pursuant to section 20 of the *Statutory Instruments Act*.

The *Canada Gazette* Part II is available in most libraries for consultation.

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is US\$67.50 and single issues, US\$3.50. Orders should be addressed to Government of Canada Publications, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

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

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.

### AVIS AU LECTEUR

La Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 7 janvier 2009, 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*.

On peut consulter la Partie II de la *Gazette du Canada* dans la plupart des bibliothèques.

Pour les résidents du Canada, le prix de l’abonnement annuel à la Partie II de la *Gazette du Canada* est de 67,50 \$ et le prix d’un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d’autres pays, le prix de l’abonnement est de 67,50 \$US et le prix d’un exemplaire, de 3,50 \$US. Veuillez adresser les commandes à : Publications du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

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

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.

Registration  
SOR/2009-290 October 22, 2009

IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

**Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations**

P.C. 2009-1751 October 22, 2009

Whereas, pursuant to subsection 5(2)<sup>a</sup> of the *Immigration and Refugee Protection Act*<sup>b</sup>, 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, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to subsection 5(1), section 32, subsection 102(1) and section 116 of the *Immigration and Refugee Protection Act*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations*.

**REGULATIONS AMENDING THE  
IMMIGRATION AND REFUGEE  
PROTECTION REGULATIONS**

**AMENDMENTS**

**1. Paragraph 61(1)(c) of the English version of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

(c) an organization or enterprise created under the laws of Canada or a province.

**2. Subparagraph 159.5(f)(iii) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(iii) a travel document referred to in subsection 31(3) of the Act,

**3. Paragraph 160(3)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

b) dans le cas de la personne nommée dans le certificat visé au paragraphe 77(1) de la Loi, lorsque le résumé de la preuve est déposé en application du paragraphe 77(2) de la Loi.

**4. Section 164 of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

**164.** Malgré l'article 163, la demande de protection d'une personne nommée dans le certificat visé au paragraphe 77(1) de la Loi doit être reçue dans les quinze jours suivant la délivrance de l'avis visé à l'article 160 et ne peut être tranchée avant l'expiration d'un délai de trente jours suivant la délivrance de cet avis.

Demande de protection devant être reçue dans les quinze jours — certificat

<sup>a</sup> S.C. 2008, c. 3, s. 2

<sup>b</sup> S.C. 2001, c. 27

<sup>1</sup> SOR/2002-227

Enregistrement  
DORS/2009-290 Le 22 octobre 2009

LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

**Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés**

C.P. 2009-1751 Le 22 octobre 2009

Attendu que le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, conformément au paragraphe 5(2)<sup>a</sup> de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*<sup>b</sup>, 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), de l'article 32, du paragraphe 102(1) et de l'article 116 de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale 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. L'alinéa 61(1)c) de la version anglaise du Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

(c) an organization or enterprise created under the laws of Canada or a province.

**2. Le sous-alinéa 159.5f)(iii) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(iii) a travel document referred to in subsection 31(3) of the Act,

**3. L'alinéa 160(3)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) dans le cas de la personne nommée dans le certificat visé au paragraphe 77(1) de la Loi, lorsque le résumé de la preuve est déposé en application du paragraphe 77(2) de la Loi.

**4. L'article 164 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**164.** Malgré l'article 163, la demande de protection d'une personne nommée dans le certificat visé au paragraphe 77(1) de la Loi doit être reçue dans les quinze jours suivant la délivrance de l'avis visé à l'article 160 et ne peut être tranchée avant l'expiration d'un délai de trente jours suivant la délivrance de cet avis.

Demande de protection devant être reçue dans les quinze jours — certificat

<sup>a</sup> L.C. 2008, ch. 3, art. 2

<sup>b</sup> L.C. 2001, ch. 27

<sup>1</sup> DORS/2002-227

**5. Paragraph 169(a) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

a) dans le cas où le demandeur a omis de se présenter à une audience, lorsqu'il omet de se présenter à une audience ultérieure dont il a été avisé;

**6. Subsection 173(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) Before making a decision to cancel or maintain the stay of the removal order, the Minister shall consider the assessments and any written response of the person in respect of whom the stay is being re-examined that is received within 15 days after the assessments are given to that person.

Assessments and response

**5. L'alinéa 169a) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) dans le cas où le demandeur a omis de se présenter à une audience, lorsqu'il omet de se présenter à une audience ultérieure dont il a été avisé;

**6. Le paragraphe 173(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Avant de prendre sa décision révoquant ou maintenant le sursis, le ministre examine les évaluations et toute réplique écrite de la personne dont le sursis à la mesure de renvoi fait l'objet d'un examen, reçue dans les quinze jours suivant la réception des évaluations.

Évaluations et réplique

**COMING INTO FORCE**

**7. These Regulations come into force on the day on which they are registered.**

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**7. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

*(This statement is not part of the Regulations.)*

**Issue and objectives**

The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) has completed a review of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (IRPR) and has noted various technical errors and inconsistencies that require attention by Citizenship and Immigration Canada (CIC).

The amendments will correct the errors and inconsistencies noted by the SJCSR.

**Description**

The amendments to the IRPR fall broadly into the following two categories:

- Ensuring consistency between the English and French versions of the text; and
- Amending language where more appropriate and/or more precise language was deemed necessary by the SJCSR.

**Rationale**

The SJCSR is authorized under the *Statutory Instruments Act* to scrutinize almost all federal statutory instruments and it reviews hundreds of regulations each year to ensure that

- the executive possessed the statutory authority to make the regulation;
- the regulation complies with applicable laws, including the Canadian Charter of Rights and Freedoms; and
- the executive followed the proper procedure in enacting the regulation or issuing the statutory instrument.

When the SJCSR finds a regulation that does not comply with the aforementioned criteria, it contacts the government body responsible for the instrument. The correspondence between the Committee and that government body will normally result in an amendment.

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

**Question et objectifs**

Le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPER) a examiné le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (RIPR), et a relevé divers manques d'uniformité et erreurs techniques qui requièrent l'attention de Citoyenneté et Immigration Canada (CIC).

Les modifications au RIPR permettront de corriger les erreurs et les manques d'uniformité constatés par le CMPER.

**Description**

Les modifications peuvent globalement être rangées sous deux catégories, selon qu'elles ont consisté à :

- assurer la concordance des versions française et anglaise du texte réglementaire;
- modifier le libellé dans le cas où le CMPER a jugé nécessaire d'adopter une formulation plus adéquate ou plus précise.

**Justification**

Le CMPER est habilité en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* à examiner presque tous les textes réglementaires fédéraux. Il examine ainsi chaque année des centaines de règlements afin de vérifier qu'ils sont conformes aux exigences suivantes :

- l'organe exécutif est habilité à prendre le règlement;
- le règlement est conforme aux lois pertinentes, y compris à la Charte canadienne des droits et libertés;
- l'organe exécutif a respecté la procédure à suivre pour promulguer le règlement ou publier le texte réglementaire.

Lorsque le CMPER conclut qu'un règlement ne respecte pas les critères susmentionnés, il communique avec l'organisme gouvernemental responsable du texte réglementaire. La correspondance entre le Comité et l'organisme gouvernemental se traduit normalement par une modification.

CIC has been in communication with the SJCSR and acknowledged the need for amendments to the IRPR in a timely manner.

#### **Consultation**

Consultations for the regulatory amendments were not required as the changes are not substantive in nature. The amendments have no impact on public policy and present no cost to the Government of Canada or the private sector. CIC has kept the SJCSR apprised of its progress on the required regulatory amendments.

Pursuant to the requirement under subsection 5(2) of the *Immigration and Refugee Protection Act*, the amendments were tabled before both Houses of Parliament, and were also pre-published for 15 days as a complementary measure. CIC received one comment from the SJCSR suggesting that CIC amend the proposed wording of paragraph 61(1)(c) to ensure consistency of the English and French versions. CIC has agreed and has amended paragraph 61(1)(c) to read “(...) under the laws of Canada (...)” and “(...) sous le régime du droit fédéral (...)”.

#### **Contact**

Colin Boyd  
Director  
Cabinet Briefings and Regulatory Affairs  
Strategic Policy Branch  
Citizenship and Immigration Canada  
365 Laurier Avenue West  
Ottawa, Ontario  
K1A 1L1  
Telephone: 613-957-5981  
Fax: 613-954-5896  
Email: colin.boyd@cic.gc.ca

CIC a été en relation avec le CMPER et a reconnu la nécessité de modifier le RIPR en temps opportun.

#### **Consultation**

Il n'a pas été nécessaire de tenir des consultations au sujet des modifications au RIPR, car il ne s'agit pas de modifications de fond. Ces modifications n'ont par ailleurs aucune incidence sur la politique publique et n'entraînent aucun coût pour le gouvernement fédéral ou le secteur privé. Le Ministère a tenu le CMPER informé de ses progrès relativement aux modifications à apporter au RIPR.

Comme l'exige le paragraphe 5(2) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*, les modifications ont été déposées devant les deux chambres du Parlement, et ont été prépubliées pendant une période de 15 jours, à titre de mesure complémentaire. Dans son commentaire, le CMPER a suggéré à CIC de modifier le libellé de l'alinéa 61(1)c afin d'assurer la concordance des versions anglaise et française. CIC a accepté de tenir compte de cette suggestion et a modifié l'alinéa 61(1)c comme suit : « (...) sous le régime du droit fédéral (...) » et « (...) under the laws of Canada (...) ».

#### **Personne-ressource**

Colin Boyd  
Directeur  
Dossiers du Cabinet et affaires réglementaires  
Direction générale des politiques stratégiques  
Citoyenneté et Immigration Canada  
365, avenue Laurier Ouest  
Ottawa (Ontario)  
K1A 1L1  
Téléphone : 613-957-5981  
Télécopieur : 613-954-5896  
Courriel : colin.boyd@cic.gc.ca

Registration  
SOR/2009-291 October 22, 2009

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

**Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Standard 216 — Roof Crush Resistance and Standard 220 — Rollover Protection)**

P.C. 2009-1752 October 22, 2009

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, a copy of the proposed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Standard 216 — Roof Crush Resistance and Standard 220 — Rollover Protection)*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 22, 2008 and a reasonable opportunity was afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to section 5<sup>b</sup> and subsection 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>c</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Standard 216 — Roof Crush Resistance and Standard 220 — Rollover Protection)*.

**REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (STANDARD 216 — ROOF CRUSH RESISTANCE AND STANDARD 220 — ROLLOVER PROTECTION)**

**AMENDMENTS**

1. Subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:

“chassis-cab” means an incomplete vehicle, other than an incomplete trailer, with a completed occupant compartment that requires only the addition of a cargo-carrying surface, work-performing equipment or a load-bearing component to perform its intended functions. (*châssis-cabine*)

2. The portion of item 216 of Schedule III to the Regulations in Column II is replaced by the following:

Column I	Column II
Item (CMVSS)	Description
216	Roof Crush Resistance

3. Item 220 of Schedule III to the Regulations is replaced by the following:

<sup>a</sup> S.C. 1993, c. 16  
<sup>b</sup> S.C. 1999, c. 33, s. 351  
<sup>c</sup> S.C. 1993, c. 16  
<sup>1</sup> C.R.C., c. 1038

Enregistrement  
DORS/2009-291 Le 22 octobre 2009

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

**Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (norme 216 — résistance du toit à l'écrasement et norme 220 — protection contre les tonneaux)**

C.P. 2009-1752 Le 22 octobre 2009

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>a</sup>, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (norme 216 — résistance du toit à l'écrasement et norme 220 — protection contre les tonneaux)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 22 mars 2008 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et en vertu de l'article 5<sup>b</sup> et du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>c</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (norme 216 — résistance du toit à l'écrasement et norme 220 — protection contre les tonneaux)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (NORME 216 — RÉSISTANCE DU TOIT À L'ÉCRASEMENT ET NORME 220 — PROTECTION CONTRE LES TONNEAUX)**

**MODIFICATIONS**

1. Le paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« châssis-cabine » Véhicule incomplet, autre qu'une remorque incomplète, ayant un habitacle complet qui nécessite seulement l'ajout d'une surface de chargement, d'un équipement de travail ou d'un élément porteur pour remplir ses fonctions caractéristiques. (*châssis-cab*)

2. Le passage de l'article 216 de l'annexe III du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II
Article (NSVAC)	Description
216	Résistance du toit à l'écrasement

3. L'article 220 de l'annexe III du même règlement est remplacé par ce qui suit :

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 16  
<sup>b</sup> L.C. 1999, ch. 33, art. 351  
<sup>c</sup> L.C. 1993, ch. 16  
<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1038

Column I Item (CMVSS)	Column II Description	Column III Classes of Vehicles																	
		Bus	Enclosed Motor- cycle	Motorcycle				Restricted-use Motorcycle	Multi- purpose Passenger Vehicle	Passenger Car	Snow- mobile	Snow- mobile Cutter	Trailer	Trailer Converter Dolly	Truck	Vehicle Imported Temporarily for Special Purposes	Low- speed Vehicle	Three- wheeled Vehicle	
				Open Motor- cycle	Limited-speed Motorcycle	Motor Tricycle													
220	Rollover Protection	X							X										

Colonne I Article (NSVAC)	Colonne II Description	Colonne III Catégorie de véhicules																		
		Auto- bus	Camion	Motocyclette				Motocyc- lette à usage restreint	Motoneige	Trai- neau de moto- neige	Chariot de conver- sion	Remor- que	Véhicule de tourisme à usages multiples	Voiture de tourisme	Véhicule importé temporairement à des fins spéciales	Véhi- cule à basse vitesse	Véhi- cule à trois roues			
				Motocyc- lette à habita- cle fermé	Motocyclette sans habitacle fermé	Moto- cyclette à vitesse limitée	Tricycle à moteur													
220	Protection contre les tonneaux	X	X																	

**4. Section 216 of Schedule IV to the Regulations and the heading before it are replaced by the following:**

ROOF CRUSH RESISTANCE (STANDARD 216)

**216.** (1) Every passenger car, multi-purpose passenger vehicle, truck or bus with a GVWR of 4 536 kg or less, except trucks built from a cutaway chassis with a GVWR greater than 2 722 kg, school buses and convertibles, shall conform to *Technical Standards Document No. 216, Roof Crush Resistance* (TSD 216), as amended from time to time.

(2) Every passenger car, multi-purpose passenger vehicle, truck or bus that is built in two or more stages not using a chassis-cab and with a GVWR of 4 536 kg or less and every passenger car, multi-purpose passenger vehicle, truck or bus with a GVWR greater than 2 722 kg but not greater than 4 536 kg and with an altered roof shall conform to the requirements of TSD 216 or TSD 220, which is referred to in section 220 of this schedule.

(3) The vehicles referred to in subsections (1) and (2) may conform to the requirements of this section as it read on the day before the day on which this version of the section came into force.

(4) This section expires on January 1, 2014.

**5. Section 220 of Schedule IV to the Regulations and the heading before it are replaced by the following:**

ROLLOVER PROTECTION (STANDARD 220)

**220.** (1) Every school bus shall conform to *Technical Standards Document No. 220, Rollover Protection* (TSD 220), as amended from time to time.

(2) Every passenger car, multi-purpose passenger vehicle, truck or bus that is built in two or more stages not using a chassis-cab and with a GVWR of 4 536 kg or less and every passenger car, multi-purpose passenger vehicle, truck or bus with a GVWR greater than 2 722 kg but not greater than 4 536 kg and with an altered roof shall conform to the requirements of TSD 220 or TSD 216, which is referred to in section 216 of this schedule.

(3) This section expires on January 1, 2014.

**COMING INTO FORCE**

**6. These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette, Part II*.**

**4. L'article 216 de l'annexe IV du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

RÉSISTANCE DU TOIT À L'ÉCRASEMENT (NORME 216)

**216.** (1) Les voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus qui ont un PNBV d'au plus 4 536 kg, à l'exception des camions fabriqués à partir d'un châssis tronqué qui ont un PNBV de plus de 2 722 kg, des autobus scolaires et des décapotables, doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 216 — Résistance du toit à l'écrasement* (DNT 216), avec ses modifications successives.

(2) Les voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus fabriqués en deux étapes ou plus, qui ne sont pas fabriqués à partir d'un châssis-cabine et qui ont un PNBV d'au plus 4 536 kg et les voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus qui ont un PNBV de plus de 2 722 kg et d'au plus 4 536 kg et qui sont munis d'un toit modifié doivent être conformes aux exigences du DNT 216 ou du DNT 220, lequel est mentionné à l'article 220 de la présente annexe.

(3) Les véhicules visés aux paragraphes (1) et (2) peuvent être conformes aux exigences du présent article dans sa version antérieure à la date à laquelle la présente version de l'article entre en vigueur.

(4) Le présent article cesse d'avoir effet le 1<sup>er</sup> janvier 2014.

**5. L'article 220 de l'annexe IV du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

PROTECTION CONTRE LES TONNEAUX (NORME 220)

**220.** (1) Les autobus scolaires doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 220 — Protection contre les tonneaux* (DNT 220), avec ses modifications successives.

(2) Les voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus fabriqués en deux étapes ou plus, qui ne sont pas fabriqués à partir d'un châssis-cabine et qui ont un PNBV d'au plus 4 536 kg et les voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus qui ont un PNBV de plus de 2 722 kg et d'au plus 4 536 kg et qui sont munis d'un toit modifié doivent être conformes aux exigences du DNT 220 ou du DNT 216, lequel est mentionné à l'article 216 de la présente annexe.

(3) Le présent article cesse d'avoir effet le 1<sup>er</sup> janvier 2014.

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**6. Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Partie II de la Gazette du Canada*.**

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

**Issue and objectives**

When a vehicle is involved in a rollover collision, the vehicle's roof frequently crushes to the extent that injuries and fatalities result. Statistics from 1999 to 2003 show that while rollover collisions accounted for only 12% of single-vehicle crashes<sup>1</sup>, they resulted in 23% of all non-fatal injuries collisions and 37% of fatalities for those single-vehicle crashes.

The original Canada Motor Vehicle Safety Standard 216, "Roof Intrusion Protection" was implemented in September 1973 to reduce the number of severe injuries and deaths caused by rollovers, and to regulate the strength of vehicle roofs. While it has been amended on several occasions in the intervening period, the performance criteria for roof crush resistance above the front seats of motor vehicles remained substantially the same.

A review of Canada Motor Vehicle Safety Standards 216 and 220, hereafter referred to as Canadian safety standards 216 and 220, was required to ensure that harmonization with the United States standard would be maintained. The United States has recently updated its requirements for roof crush protection to better protect occupants of vehicles involved in a rollover. The United States published a Notice of Proposed Rulemaking (NPRM) to amend its safety standards (Federal Motor Vehicle Safety Standards or "FMVSS") on August 5, 2005. A supplemental notice of proposed rulemaking (SNPRM) was then published on January 30, 2008, requesting comments on various issues as well as possible variations to the requirements. The final rule was published in the *Federal Register* on May 12, 2009.

These amendments to Schedule IV of the *Motor Vehicle Safety Regulations* amend the Canadian safety standards 216 and 220 relating to vehicle roof crush and rollover protection. It improves the safety of vehicle occupants in the event of a vehicle rollover. These amendments maintain harmonization with safety standards recently amended by the United States by updating the roof crush safety standards that currently apply to both passenger vehicles and school buses. They ensure that each vehicle model may be tested to one roof crush test common to both Canada and the United States, resulting in increased safety, while ensuring there are no additional costs associated with certifying vehicles to two different North American roof crush standards.

**Description and rationale**

Following the pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I, on March 22, 2008, the amendments to the *Motor Vehicle Safety Regulations* fully harmonize the requirements of Canadian safety standard 216 with those of the United States FMVSS 216 Final

<sup>1</sup> TRAI Estimates of Occupants of Light-Duty Vehicles Suffering Fatal or Major Injuries Involved in Single-Vehicle Rollover Collisions and Roof Damage Sustained, unpublished report by V. Johanson, Road Safety, Transport Canada, February 2006.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

**Question et objectifs**

Lorsqu'un véhicule est impliqué dans un accident comportant un capotage, il est fréquent que le toit s'écrase au point de causer des blessures et des décès. Les statistiques de 1999 à 2003 démontrent que, même si les capotages ne représentent que 12 % des accidents impliquant un seul véhicule<sup>1</sup>, ils ont contribué à 23 % des blessures non mortelles et à 37 % des décès pour ces accidents impliquant un seul véhicule.

La Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 216 originale, « Résistance du pavillon à la pénétration », a été instaurée en septembre 1973 dans le but de réduire le nombre de blessures graves et de décès causés par les capotages et de réglementer la force de résistance des toits de véhicule. Même si la norme a été modifiée plusieurs fois depuis, le critère de résistance du toit à l'écrasement au-dessus des sièges avant des véhicules automobiles est demeuré sensiblement le même.

Il a fallu procéder à un examen des normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada 216 et 220, ci-après désignées comme les Normes de sécurité canadiennes 216 et 220, pour assurer l'harmonisation avec la norme des États-Unis. Les États-Unis ont récemment mis à jour leurs exigences en ce qui concerne la protection du toit contre l'écrasement afin de mieux protéger les occupants des véhicules impliqués dans un tonneau. Les États-Unis ont publié le 5 août 2005 une *Notice of Proposed Rulemaking* — (NPRM) en vue de modifier leurs normes de sécurité. Une *Supplemental Notice of Proposed Rulemaking* — (SNPRM) a ensuite été publiée le 30 janvier 2008, sollicitant des commentaires sur divers enjeux ainsi que sur d'éventuels changements par rapport aux exigences prévues. La *Final Rule* a été publiée dans le *Federal Register* le 12 mai 2009.

Ces modifications à l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* ont pour effet de modifier les normes de sécurité canadiennes 216 et 220 concernant la résistance du toit à l'écrasement et à la protection contre les tonneaux et d'améliorer la sécurité des occupants d'un véhicule en cas de capotage. Ces modifications maintiennent l'harmonisation avec les normes de sécurité récemment modifiées par les États-Unis et elles actualisent les normes de sécurité en ce qui a trait à la résistance du toit à l'écrasement qui s'appliquent actuellement aux voitures de tourisme et aux autobus scolaires. Elles garantissent que chaque modèle de véhicule fera l'objet d'un essai d'écrasement du toit suivant une méthode d'essai qui est commune au Canada et aux États-Unis, ce qui se soldera par une sécurité accrue, tout en évitant les coûts supplémentaires qui seraient rattachés à la certification des véhicules selon deux normes nord-américaines différentes sur la résistance du toit à l'écrasement.

**Description et justification**

Suivant la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 22 mars 2008, les modifications apportées au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* ont pour effet d'harmoniser entièrement les exigences de la Norme de sécurité

<sup>1</sup> TRAI Estimates of Occupants of Light-Duty Vehicles Suffering Fatal or Major Injuries Involved in Single-Vehicle Rollover Collisions and Roof Damage Sustained, rapport non publié de V. Johanson, Sécurité routière, Transports Canada, février 2006.



Rule. In addition to harmonizing the Canadian technical requirements with those of the “final rule” of the United States, the amendments to the *Motor Vehicle Safety Regulations* harmonize the title of the Canadian safety standard 216 to read “*Roof Crush Resistance*” (*Résistance du toit à l'écrasement*).

In order to maintain harmonization, changes to the Canadian safety standard 216 include provisions for compliance with the revised United States standard, which include the following requirements:

- Increasing the force applied from 1.5, to 3.0 times the gross vehicle weight rating (GVWR) for vehicles up to 2 722 kg, and requiring for the first time, vehicles with a mass greater than 2 722 kg and up to 4 536 kg, to be tested to 1.5 times the GVWR;
- Eliminating the maximum force requirement of 22 240 newtons, which was applicable only to the passenger car class of vehicle;
- Requiring all applicable vehicles to meet the specified force requirements in a two-sided test instead of a single-sided test; and
- Establishing the requirement to maintain headroom in addition to the existing roof crush limit.

In addition, the definition for “chassis-cab” is being re-introduced into the *Motor Vehicle Safety Regulations* as being “an incomplete vehicle, other than an incomplete trailer, with a completed occupant compartment that requires only the addition of a cargo-carrying surface, work-performing equipment, or a load-bearing component to perform its intended functions.” The amendment to Canadian safety standard 216 will allow passenger vehicles, multi-purpose passenger vehicles, trucks, or buses built in two or more stages not using a chassis-cab and with a GVWR of 4 536 kg or less, and those same vehicles with a GVWR of greater than 2 722 kg but not greater than 4 536 kg and an altered roof, to be tested using either Canadian safety standard 216 or Canadian safety standard 220, at the choice of the manufacturer. Canadian safety standard 216 requires the application of the load at the front corner of the vehicle roof on each side, whereas Canadian safety standard 220 requires the application of a uniform load over the centre of the vehicle roof by a large plate.

Canadian safety standard 220 is the applicable standard for rollover protection for school buses. This safety standard has been in place since September 1977, and is also harmonized with the equivalent United States safety standard. This safety standard originally applied only to school buses, whereas these amendments now add provisions to allow passenger vehicles, multi-purpose passenger vehicles, trucks, or buses, built in two or more stages not using a chassis-cab and with a GVWR of 4 536 kg or less, and those same vehicles with a GVWR of greater than 2 722 g but not greater than 4 536 kg and an altered roof, to be tested to standard 220.

To allow for future harmonization, the amendments to the *Motor Vehicle Safety Regulations* replace Test Methods 216 and 220 with technical standards documents incorporated by reference, as amended from time to time. Technical standards documents allow the Canadian Government to reproduce the United States FMVSS in both English and French, with Canadian-specific changes noted

canadienne 216 avec celles de la *Final Rule* de la FMVSS 216 des États-Unis. En plus d'harmoniser les exigences techniques canadiennes avec celles de la *Final Rule* des États-Unis, les modifications apportées au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* harmonisent le titre de la Norme de sécurité canadienne 216, qui devient « *Résistance du toit à l'écrasement* » (*Roof Crush Resistance*).

Pour préserver l'harmonisation avec la norme révisée des États-Unis, les changements apportés à la Norme de sécurité canadienne 216 comportent les exigences suivantes :

- augmenter la force appliquée sur le toit d'un véhicule de 1,5 à 3 fois le poids nominal brut du véhicule (PNBV) pour les véhicules dont la masse est d'au plus 2 722 kg, et introduire une nouvelle exigence pour les véhicules dont la masse est supérieure à 2 722 kg et ne dépassant pas 4 536 kg, afin qu'ils soient testés jusqu'à 1,5 fois leur PNBV;
- éliminer le critère pour la force maximum de 22 240 newtons, qui s'appliquait seulement à la classe de voitures de tourisme;
- exiger que tous les véhicules concernés respectent les exigences prescrites en matière de force lorsqu'ils sont soumis à un essai bilatéral plutôt qu'à un essai unilatéral;
- établir l'obligation de maintenir le dégagement au-dessus de la tête en plus de la limite existante de la résistance du toit à l'écrasement.

De plus, la définition de « châssis-cabine » est reprise en ces termes dans le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* comme étant un « véhicule incomplet, autre qu'une remorque incomplète avec un habitacle complet qui nécessite seulement l'ajout d'une surface de chargement, d'un équipement de travail ou d'un élément porteur pour remplir ses fonctions caractéristiques ». La modification de la Norme de sécurité canadienne 216 permettra aux voitures de tourisme, aux véhicules de tourisme à usages multiples, aux camions ou aux autobus construits en deux ou plusieurs étapes et non pas à partir d'un châssis cabine avec un PNBV d'au plus 4 536 kg, ainsi que ces mêmes véhicules dont le PNBV est supérieur à 2 722 kg et d'au plus 4 536 kg et dont le toit a été modifié, d'être mis à l'essai en vertu de la Norme de sécurité canadienne 216 ou 220, au choix du constructeur. La Norme de sécurité canadienne 216 exige que la force soit appliquée sur le coin avant du toit de chaque côté alors que la Norme de sécurité canadienne 220 exige que la force soit appliquée uniformément au centre du toit à l'aide d'une large plaque.

La Norme de sécurité canadienne 220 est la norme qui s'applique à la protection contre les tonneaux pour les autobus scolaires. En vigueur depuis septembre 1977, cette norme est, elle aussi, harmonisée avec la norme de sécurité équivalente des États-Unis. Cette norme de sécurité ne s'appliquait à l'origine qu'aux autobus scolaires, alors que les présentes modifications ajoutent désormais des dispositions afin de permettre aux voitures de tourisme, aux véhicules de tourisme à usages multiples, aux camions ou aux autobus construits en deux ou plusieurs étapes sans l'utilisation d'un châssis-cabine et avec un PNBV d'au plus 4 536 kg, ainsi que ces mêmes véhicules dont le PNBV est supérieur à 2 722 kg mais égal ou inférieur à 4 536 kg et dont le toit a été modifié, d'être mis à l'essai en vertu de la norme 220.

Pour permettre l'harmonisation de changements futurs, les modifications du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* remplacent les méthodes d'essai 216 et 220 par des documents de normes techniques incorporés par renvoi avec toutes leurs modifications successives. Les documents de normes techniques permettent au gouvernement du Canada de reproduire les FMVSS

within. The Government publishes a notice in the *Canada Gazette*, Part I, each time a technical standards document is amended.

In 2005, multipurpose passenger vehicles, trucks and buses with a GVWR less than 4 536 kg accounted for 45% of vehicle sales in Canada.<sup>2</sup> Since the existing Canadian safety standard 216 generally applies to vehicles weighing 2 722 kg or less, many of the vehicles noted above did not have to comply with this standard. Maintaining harmonization of the Canadian safety standard with the amended corresponding United States FMVSS 216 will result in expanding the scope of this standard to passenger cars, multi-purpose passenger vehicles, trucks or buses with a GVWR of 4 536 kg or less, except for school buses, convertibles and trucks built from a cutaway chassis with a GVWR greater than 2 722 kg. This will better protect the greater Canadian vehicle fleet by subjecting it to roof-crush resistance requirements.

As previously mentioned, the existing Canadian safety standard 216 applies to trucks, multi-purpose passenger vehicles or buses, except school buses, with a GVWR of 2 722 kg or less, and passenger cars except convertibles. To test for compliance with this safety standard, applying a force equal to 1.5 times the unloaded vehicle's weight simulates contact with the ground during a rollover. Both the right and left front corners of the vehicle's roof must be able to withstand this test load. For passenger cars, this force is limited to 22 240 N. The maximum permissible intrusion of the roof under this force is 127 mm. Prior to the United States issuing its final rule, the Canadian requirements were harmonized with the corresponding United States safety standard, i.e. the *Federal Motor Vehicle Safety Standard* (FMVSS) 216.

Harmonizing the Canadian regulatory requirements with those that the United States has updated will improve the current roof crush resistance standard for vehicles. This will result in an increased level of safety and is expected to lead to fewer injuries and deaths caused by rollover crashes. As most vehicles sold in Canada are manufactured to meet the United States requirements, harmonizing the requirements will improve safety and minimize the cost of vehicles for Canadians.

Certain passenger cars, multi-purpose passenger vehicles, trucks or buses built in two or more stages may be equipped with altered roofs. Even though the sales volume for these vehicles is low and they are intended for a limited segment of the driving public, the roofs of such vehicles have been required to meet the same performance criteria as those established for passenger cars. During compliance testing, the test plate may produce force concentrations that excessively deform altered roofs, which is not representative of deformation observed during real-life rollovers. This issue has been addressed by allowing passenger cars, multi-purpose passenger vehicles, trucks or buses, built in two or more

des États-Unis en anglais et en français, en y apportant les modifications particulières qui sont propres au contexte canadien. Le gouvernement fait publier dans la Partie I de la *Gazette du Canada* un avis informant les parties intéressées chaque fois qu'un document de normes techniques est modifié.

En 2005, les véhicules de tourisme à usages multiples, les camions et les autobus ayant un PNBV inférieur à 4 536 kg représentaient 45 % des ventes de véhicules au Canada<sup>2</sup>. Étant donné que la Norme de sécurité canadienne 216 existante s'applique généralement aux véhicules de moins de 2 722 kg, un bon nombre de véhicules susmentionnés ont été exemptés de se conformer à cette norme. Le fait de maintenir l'harmonisation de la Norme de sécurité canadienne 216 avec son équivalent récemment modifié, la FMVSS 216 des États-Unis, aura pour effet d'étendre l'application de cette norme aux voitures de tourisme, aux véhicules de tourisme à usages multiples, aux camions ou aux autobus dont le PNBV est égal ou inférieur à 4 536 kg, à l'exception des autobus scolaires, des voitures décapotables et des camions construits à partir d'un châssis tronqué dont le PNBV est supérieur à 2 722 kg. Ceci permettra de mieux protéger le parc de véhicules canadiens en exigeant qu'il réponde aux exigences de la résistance du toit à l'écrasement.

Tel qu'il a été mentionné, la Norme de sécurité canadienne 216 présentement en vigueur s'applique aux camions, véhicules de tourisme à usages multiples ou aux autobus dont le PNBV est égal ou inférieur à 2 722 kg (à l'exception des autobus scolaires), et aux véhicules de tourisme (à l'exception des décapotables). Afin de vérifier la conformité avec cette norme de sécurité, une force égale à 1,5 fois le poids du véhicule à vide est appliquée au véhicule de façon à simuler le contact du toit avec le sol durant un tonneau. Les coins avant droit et gauche du toit d'un véhicule doivent être capables de résister à cette charge d'essai. Pour les voitures de tourisme, la force est limitée à 22 240 N. La pénétration maximum autorisée du toit soumis à cette charge est de 127 mm. Avant que les États-Unis publient leur *Final Rule* à ce sujet, les exigences de la Norme de sécurité canadienne étaient harmonisées avec les exigences de sécurité correspondantes de la FMVSS 216 des États-Unis.

L'harmonisation des exigences réglementaires canadiennes avec celles que les États-Unis ont récemment mises à jour aura pour effet d'améliorer la norme présentement en vigueur concernant la résistance du toit des véhicules à l'écrasement. Le tout se soldera par un niveau de sécurité accru et devrait contribuer à une réduction du nombre de blessures et de décès causés par des tonneaux. Étant donné que la plupart des véhicules vendus au Canada sont fabriqués de manière à respecter les exigences des États-Unis, l'harmonisation de ces exigences renforcera la sécurité tout en minimisant le coût des véhicules pour les Canadiens.

Certaines voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions ou autobus construits en deux ou plusieurs étapes peuvent être équipés de toits modifiés. Même si le volume des ventes de ces véhicules est faible et qu'ils sont destinés à un segment restreint de conducteurs, les toits de ces véhicules sont tenus de respecter les mêmes critères de résistance que ceux qui s'appliquent aux voitures de tourisme. Au cours des essais de conformité, la plaque d'essai peut produire des concentrations de force qui déforment exagérément les toits modifiés, ce qui n'est pas représentatif des déformations observées durant de véritables tonneaux. Pour remédier à ce problème, on permet que les voitures

<sup>2</sup> Source : Automotive News Data Center and Association of International Automobile Manufacturers of Canada.

<sup>2</sup> Source : Automotive News Data Center et Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada.

stages, not using a chassis-cab and with a GVWR greater than 2 722 kg but not greater than 4 536 kg, and with an altered roof to be tested to either safety standard 216 or 220, at the choice of the manufacturer.

During the development of these amendments, the SNPRM noted that the United States may adopt a higher or lower applied force value than the originally proposed 2.5 x GVWR, and that a two-sided test was being considered to replace the existing single-sided test. These considerations were based on additional tests performed by the United States since the notice of proposed rulemaking (NPRM) was published, including single-sided and two-sided testing. After final consideration of test results and stakeholder input, the United States increased the force applied from 1.5 to 3.0 times the GVWR for vehicles up to 2 722 kg. It also required vehicles with a mass greater than 2 722 kg and up to 4 536 kg to be tested to 1.5 times the GVWR. In addition, the two-sided test was selected to replace the single-sided test.

The United States has provided a phase-in schedule in order to provide the manufacturers adequate time to implement any necessary changes to meet the new requirements; however, the Department does not typically utilize phase-in schedules. As previously discussed, these amendments incorporate by reference, technical standard documents 216 and 220. In accordance with the *Motor Vehicle Safety Act*, regulations incorporating technical standards documents expire no later than 5 years after the day on which they come into force. This means that these amended provisions will expire no later than 2014, which is before the end of the United States phase-in period. Therefore, in order to align with the end dates of the phase-in requirements of the United States, the new requirements will be optional until made mandatory in September 1, 2016 (when the United States phase-in reaches 100%).

Based on a cost-benefit analysis that was updated since the issuance of the NPRM, the United States now estimate that adopting its proposal could prevent up to 1 065 serious injuries and 135 deaths annually once the new requirements are fully phased in. Pro-rating these figures to Canada, based on the respective populations, these amendments to the *Motor Vehicle Safety Regulations* could prevent as many as 13 deaths and up to 106 serious injuries per year. Estimating an average value of a life of \$6.11 million and estimating \$15,960 per serious injury, the annual savings for Canadians could reach \$81 million annually. The United States also estimates that approximately 82% of all vehicles under 2 722 kg, and 40% of all vehicles greater than 2 722 kg and up to 4 536 kg will need to be upgraded to meet the new roof crush requirements.

According to the same study, the United States estimated that the average cost of reinforcing the roof structure of a vehicle that did not meet the requirements was approximately C\$65 per vehicle, for an annual cost of \$60 million for the entire Canadian

de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, les camions ou les autobus, construits en deux ou plusieurs étapes sans l'utilisation d'un châssis-cabine dont le PNBV est supérieur à 2 722 kg mais égale ou inférieur à 4 536 kg et qui ont un toit modifié, soient mis à l'essai en vertu de la norme de sécurité 216 ou 220, selon le choix du constructeur.

Durant la préparation de ces modifications, la SNPRM mentionnait que les États-Unis pourraient adopter une valeur de la force appliquée supérieure ou inférieure à la force originalement proposée de 2,5 fois le PNBV, et qu'ils songeaient à introduire un essai bilatéral pour remplacer l'essai unilatéral actuel. Ces paramètres reposaient sur d'autres essais réalisés par les États-Unis depuis la publication de la NPRM, notamment concernant les essais unilatéraux et bilatéraux. Après avoir examiné les résultats des essais et avoir considéré la contribution des intervenants, les États-Unis ont augmenté la force appliquée de 1,5 à 3 fois le PNBV pour les véhicules dont la masse est d'au plus 2 722 kg. La norme prescrit également que les véhicules dont la masse est supérieure à 2 722 kg mais égale ou inférieure à 4 536 kg doivent faire l'objet d'un essai représentant 1,5 fois le PNBV. En outre, l'essai bilatéral a été retenu pour remplacer l'essai unilatéral.

Les États-Unis ont prévu un calendrier progressif pour donner un délai suffisant aux constructeurs, leur permettant d'apporter les changements nécessaires afin de respecter les nouvelles exigences. Cependant, le ministère des Transports n'offre normalement pas l'option de suivre un calendrier progressif. Tel qu'il a été discuté, ces modifications incorporent par référence les documents de normes techniques 216 et 220. Conformément à la *Loi sur la sécurité automobile*, les règlements qui incorporent des documents de normes techniques expirent au plus tard 5 ans après le jour où ils sont entrés en vigueur. Ceci signifie que ces modifications expireront au plus tard en 2014, ce qui est avant la fin du calendrier progressif suivi par les États-Unis. Afin de s'aligner avec la même date limite qui correspond avec la fin du calendrier progressif tel que prévu par les États-Unis, les nouvelles exigences canadiennes seront facultatives jusqu'à ce qu'elles deviennent obligatoires le 1<sup>er</sup> septembre 2016, ce qui correspond au moment où le calendrier progressif des États-Unis prévoit une adhésion aux nouveaux règlements à 100 %.

D'après une analyse coûts-avantages qui a été actualisée depuis la publication de la NPRM, les États-Unis estiment désormais que l'adoption de leur proposition pourrait éviter jusqu'à 1 065 blessures graves et 135 décès chaque année dès lors que les nouvelles exigences seront entièrement mises en place. Si l'on répartit ces chiffres au prorata à la situation canadienne en fonction des populations des deux pays respectifs, les modifications au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* pourraient réduire jusqu'à 13 par année le nombre de décès et jusqu'à 106 le nombre de blessures graves. Si l'on établit la valeur moyenne d'une vie à 6,11 millions de dollars et à 15 960 \$ pour les blessures graves, les économies annuelles pour les Canadiens pourraient atteindre 81 millions de dollars par année. Les États-Unis estiment aussi qu'environ 82 % de tous les véhicules d'une masse inférieure à 2 722 kg et 40 % de tous les véhicules d'une masse supérieure à 2 722 kg mais inférieure à 4 536 kg devront être mis à niveau pour respecter les nouvelles exigences régissant la résistance du toit à l'écrasement.

Selon la même étude, les États-Unis estiment que le coût moyen pour renforcer la structure du toit d'un véhicule qui ne respecte pas les exigences est d'environ 65 \$CAN par véhicule, soit un coût annuel de 60 millions de dollars pour l'ensemble du

vehicle fleet.<sup>3</sup> As the new Canadian requirements would not become mandatory until a later date, manufacturers would not be required to immediately make the necessary investments for Canadian purposes; however, they would likely choose to do so in order to comply with the updated United States phase-in requirements. In doing so, it is anticipated that most manufacturers would certify Canadian vehicles to the new requirements, in order to avoid duplication of testing to two different sets of requirements.

The United States also noted that the changes required to reinforce the roof structure may require the installation of heavier materials or new bracing that could increase the weight of a vehicle.<sup>4</sup> The United States noted that this increase in vehicle weight would have a minor impact on vehicle fuel consumption. The Department continues to be of the opinion that vehicles will continually become more fuel efficient as a result of revised legislation such as the new corporate average fuel economy (CAFE) target of 35.5 miles per gallon (6.6 L/100 km) recently announced by the United States for vehicle model year 2016. The Canadian Government has stated its intention to harmonize with United States fuel economy standards. Hybrid vehicle technology and advanced engine technologies introduced into the marketplace will help to minimize costs in the future. Finally, the Canadian Government's costs to conduct compliance testing to the new requirements are expected to increase. This increase is expected to be \$1,200 per vehicle tested, plus a one-time, up-front test equipment upgrade cost estimated at \$100,000.

While the projected benefits (estimated at \$81 million) exceed the costs (estimated at \$60 million), the more important consideration is that these amendments to the *Motor Vehicle Safety Regulations* will maintain harmonization between the United States and the Canadian safety standards. Not harmonizing them could mean that some vehicle models might not be available in Canada, as a different test procedure would have been required. Furthermore, each model would then have required two separate roof crush tests, one for Canada and one for the United States, resulting in increased costs to the manufacturer and ultimately the consumer.

### Strategic Environmental Assessment

Under the Government's Strategic Environmental Assessment policy, a preliminary evaluation of the possible effects of the regulations was carried out. It was determined that the amendments to the regulations would have no significant net impact on the environment.

### Consultation

Discussions regarding these specific amendments to the *Motor Vehicle Safety Regulations* have taken place during meetings with the vehicle manufacturers (both the Canadian Vehicle Manufacturers Association [CVMA] and the Association of International Automobile Manufacturers of Canada [AIAMC]) throughout the years 2006 to 2009. The vehicle manufacturers were concerned that if the Government did not harmonize the roof crush testing

parc de véhicules canadiens<sup>3</sup>. Comme les nouvelles exigences canadiennes ne seront pas obligatoires avant une date ultérieure, les constructeurs ne seront pas tenus d'engager immédiatement les investissements nécessaires pour les besoins du Canada; toutefois, ils décideront sans doute de le faire pour se conformer aux exigences d'entrée en vigueur progressive des États-Unis. Ce faisant, on prévoit que les constructeurs certifieront les véhicules canadiens en fonction des nouvelles exigences, pour éviter d'avoir à reproduire les essais en fonction de deux ensembles d'exigences différents.

Les États-Unis ont également constaté que les changements requis pour renforcer la structure du toit nécessiteront l'installation de matériaux plus lourds ou de nouvelles entretoises qui sont susceptibles d'augmenter la masse d'un véhicule<sup>4</sup>. Les États-Unis affirment que cette augmentation de la masse des véhicules n'aura que des effets minimes sur leur consommation de carburant. Le Ministère est toujours d'avis que les véhicules deviendront plus écoénergétiques à la suite de la révision des textes législatifs comme la nouvelle cible de la *Corporate Average Fuel Economy* (CAFE) de 35,5 milles au gallon (6,6 L/100 km) récemment annoncée par les États-Unis pour les véhicules d'année de modèle 2016. Le gouvernement canadien a annoncé ses intentions de s'harmoniser avec les normes d'économie d'essence des États-Unis. L'introduction sur le marché des véhicules hybrides et des moteurs à la fine pointe de la technologie aidera à minimiser les coûts. Enfin, on s'attend à ce que les coûts pour mener les essais de conformité selon les nouvelles exigences augmentent pour le gouvernement canadien. Cette hausse devrait être de 1 200 \$ par véhicule mis à l'essai, plus un coût unique de mise à niveau des équipements d'essai estimé à 100 000 \$.

Même si on estime que les avantages (estimés à 81 millions de dollars) dépassent les coûts (estimés à 60 millions de dollars), le plus important est que ces modifications au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* permettront de préserver l'harmonisation entre les normes de sécurité des États-Unis et celles du Canada. Le fait de ne pas les harmoniser pourrait signifier que certains modèles de véhicules ne seraient pas disponibles au Canada, car une procédure d'essai différente y sera nécessaire. De plus, chaque modèle aurait nécessité deux essais distincts de résistance du toit à l'écrasement; un pour le Canada et un autre pour les États-Unis, ce qui aurait majoré les coûts à la fois pour le constructeur et, en définitive, pour le consommateur.

### Évaluation environnementale stratégique

En vertu de la politique du gouvernement sur l'évaluation environnementale stratégique, une évaluation préliminaire des effets possibles du projet de règlement a été réalisée. Il a été établi que les modifications au Règlement n'auront pas d'effets appréciables sur l'environnement.

### Consultation

Entre 2006 et 2009, des discussions au sujet des modifications au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* ont eu lieu lors de rencontres avec les constructeurs automobiles par l'entremise de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) et l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AIAMC). Les constructeurs automobiles craignaient que si le gouvernement n'harmonisait pas les

<sup>3</sup> *Federal Register*, Final Rule of NHTSA, Rules and Regulations (Vol. 74, No. 90), Roof Crush Resistance, Tuesday, May 12, 2009, p. 22377.

<sup>4</sup> *Federal Register*, Final Rule of NHTSA, Rules and Regulations (Vol. 74, No. 90), Roof Crush Resistance, Tuesday, May 12, 2009, p. 22377.

<sup>3</sup> *Federal Register*, Final Rule of NHTSA, Rules and Regulations (Vol. 74, No. 90), Roof Crush Resistance, le mardi 12 mai 2009, p. 22377.

<sup>4</sup> *Federal Register*, Final Rule of NHTSA, Rules and Regulations (Vol. 74, No. 90), Roof Crush Resistance, le mardi 12 mai 2009, p. 22377.

requirements with those of the United States, there would be extra Canadian-unique testing required to meet the two different requirements. The vehicle manufacturers' associations were informed of the Government's intention to proceed with amendments to the *Motor Vehicle Safety Regulations* relating to roof crush resistance in a timely fashion that aimed at maintaining harmonization.

During the 75-day pre-publication period, which began after March 22, 2008, the Government received jointly submitted written comments from the CVMA and AIAMC, as well as comments from Mercedes-Benz Canada Inc., one consulting company, and a member of the public.

Commenters were very supportive of Transport Canada's efforts to harmonize requirements with those of the proposed United States FMVSS 216 update. They requested that despite an extended review period for FMVSS 216, in order to ensure harmonization with the United States, the Department not publish its final amendment until the final United States rule had been published.

Commenters also requested that in order to alleviate the potential for phase-in complications related to model-mix differences during the United States phase-in period, that Canada require compliance only after the United States phase-in reached 100% in 2016. The Government has granted this request, and notes that in doing so, Canadians will still be able to derive safety benefits from improved roof strength due to the substantial number of vehicles that are common to the Canadian and United States fleets.

The CVMA/AIAMC requested that the Government consider the extensive comments submitted by the Association of International Automobile Manufacturers (AIAM) to the United States. Mercedes-Benz Canada Inc. also pointed out concerns with the United States NPRM. The Government notes that the subject issues have been considered by the United States during its rule-making process, and has decided to harmonize with the United States final rule. In addition, the Government notes that by setting compliance to the new requirements only at the end of the United States phase-in period, the manufacturers are provided with sufficient time to carry out any necessary design work on future vehicles.

One commenter was concerned about issues raised by the National Mobility Equipment Dealers Association (NMEDA) to the United States, specifically concerns related to the applicability of FMVSS 220. The Government notes that it is allowing vehicles with a GVWR greater than 2 722 kg and up to 4 536 kg and with an altered roof, the option of conforming to either TSD 216 or TSD 220, at the choice of the manufacturer.

#### **Implementation, enforcement and service standards**

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products conform to the requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. The Department of Transport monitors self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. In addition,

exigences relatives aux essais de résistance du toit à l'écrasement avec celles des États-Unis, qu'il faille mener des essais supplémentaires propres au Canada pour respecter les deux ensembles d'exigences différentes. Les associations de constructeurs automobiles ont été avisées de l'intention du gouvernement de modifier le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* en ce qui concerne la résistance du toit à l'écrasement dans les délais raisonnables afin de maintenir l'harmonisation.

Au cours de la période de consultation de 75 jours qui a suivi la publication préalable et qui a débuté après le 22 mars 2008, le gouvernement a reçu les observations écrites soumises conjointement par l'ACCV et l'AIAMC, de même que les observations de Mercedes-Benz Canada inc., d'un cabinet-conseil et d'un membre du public.

Les auteurs de ces observations ont appuyé largement les efforts déployés par Transports Canada pour harmoniser ses exigences avec celles de la mise à jour prévue de la FMVSS 216 des États-Unis. En dépit d'un examen prolongé de la FMVSS 216 et pour assurer l'harmonisation avec les États-Unis, ils ont demandé que le Ministère ne publie pas sa modification finale avant la publication de la *Final Rule* des États-Unis.

Pour atténuer le risque de complications relatives aux différences dans l'amalgame de modèles durant la période d'adoption progressive des États-Unis, les auteurs des observations ont également demandé que le Canada n'exige la conformité qu'une fois que la période progressive des États-Unis aura atteint le seuil de 100 % en 2016. Le gouvernement a accepté cette demande et fait observer qu'en agissant ainsi, les Canadiens seront en mesure de tirer parti des bienfaits de la sécurité résultant de la meilleure résistance du toit grâce au nombre appréciable de véhicules qui sont communs avec le parc des États-Unis.

L'ACCV et l'AIAMC ont demandé au gouvernement de considérer les nombreuses observations présentées aux États-Unis par l'Association des fabricants internationaux d'automobiles (AIAM). Mercedes-Benz Canada inc. a également fait part de ses craintes à l'égard du NPRM des États-Unis. Le gouvernement a constaté que les sujets litigieux ont été étudiés par les États-Unis durant sa procédure d'établissement de règlements et a décidé d'harmoniser sa réglementation avec la *Final Rule* des États-Unis. De plus, le gouvernement fait observer qu'en décrétant la conformité avec les nouvelles exigences, à la fin de la période d'entrée en vigueur progressive des États-Unis seulement, les constructeurs ont amplement le temps de procéder aux travaux de conception nécessaire sur les véhicules futurs.

Un observateur avait des craintes concernant les questions soulevées par la National Mobility Equipment Dealers Association (NMEDA) auprès des États-Unis, en particulier des préoccupations relatives à l'applicabilité de la FMVSS 220. Le gouvernement fait part qu'il autorise les véhicules dont le PNBV est supérieur à 2 722 kg et inférieur à 4 536 kg avec un toit modifié à être conforme soit au DNT 216, soit au DNT 220, selon le choix du constructeur.

#### **Mise en œuvre, et normes de service application**

Il incombe aux constructeurs et aux importateurs de véhicules automobiles d'assurer la conformité de leurs produits aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports surveille les programmes d'autocertification des constructeurs et des importateurs en examinant leurs documents d'essai, en inspectant les véhicules et en mettant à

when a defect in a vehicle or equipment is identified, the manufacturer or importer must issue a Notice of Defect to the owners and to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities. If a vehicle does not comply with a Canadian safety standard, the manufacturer or importer is liable to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

**Contact**

Matthew Coons  
Senior Regulatory Development Engineer  
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate  
Transport Canada  
275 Slater Street, 17th Floor  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Telephone: 613-998-1961  
Fax: 613-990-2913  
Email: matthew.coons@tc.gc.ca

l'essai des véhicules obtenus sur le marché. De plus, en cas d'une défectuosité décelée sur un véhicule ou de l'équipement, le constructeur ou l'importateur doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Si un véhicule ou de l'équipement n'est pas conforme à une norme de sécurité du Canada, le constructeur ou l'importateur est passible d'une poursuite et, s'il est reconnu coupable, il peut se voir infliger une amende conformément aux dispositions de la *Loi sur la sécurité automobile*.

**Personne-ressource**

Matthew Coons  
Ingénieur principal de l'élaboration de la réglementation  
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile  
Transports Canada  
275, rue Slater, 17<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Téléphone : 613-998-1961  
Télécopieur : 613-990-2913  
Courriel : matthew.coons@tc.gc.ca

Registration  
SOR/2009-292 October 22, 2009

AERONAUTICS ACT

**Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations and the Designated Provisions Regulations**

P.C. 2009-1767 October 22, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to subsection 4.3(2)<sup>a</sup>, section 4.71<sup>b</sup> and subsection 7.6(1)<sup>c</sup> of the *Aeronautics Act*<sup>d</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations and the Designated Provisions Regulations*.

**REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION SECURITY REGULATIONS AND THE DESIGNATED PROVISIONS REGULATIONS**

**CANADIAN AVIATION SECURITY REGULATIONS**

1. (1) The definition “screening” in section 1 of the *Canadian Aviation Security Regulations*<sup>1</sup> is repealed.

(2) The definition “screening authority” in section 1 of the Regulations is replaced by the following:

“screening authority” means a person responsible for the screening of persons and goods. (*administration de contrôle*)

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

“general list of prohibited items” means Part 1 of TP 14628, which lists or describes goods that

- (a) could pose a threat to aviation security;
- (b) are prohibited as carry-on baggage by the governments of other countries; or
- (c) are identified by the International Civil Aviation Organization as items that must never be carried in the cabin of an aircraft or taken into a restricted area. (*liste générale des articles interdits*)

“restricted area identity card” means a restricted area pass issued by or under the authority of the aerodrome operator of an aerodrome listed in Schedule 2. (*carte d’identité de zone réglementée*)

“restricted area pass” means a pass issued by or under the authority of an aerodrome operator to a person who requires ongoing access to restricted areas as part of their employment. (*laissez-passer de zone réglementée*)

“screening officer” has the same meaning as in section 2 of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*. (*agent de contrôle*)

<sup>a</sup> R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1

<sup>b</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 5

<sup>c</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 18

<sup>d</sup> R.S., c. A-2

<sup>1</sup> SOR/2000-111

Enregistrement  
DORS/2009-292 Le 22 octobre 2009

LOI SUR L’AÉRONAUTIQUE

**Règlement modifiant le Règlement canadien sur la sûreté aérienne et le Règlement sur les textes désignés**

C.P. 2009-1767 Le 22 octobre 2009

Sur recommandation du ministre des Transports, de l’Infrastructure et des Collectivités et en vertu du paragraphe 4.3(2)<sup>a</sup>, de l’article 4.71<sup>b</sup> et du paragraphe 7.6(1)<sup>c</sup> de la *Loi sur l’aéronautique*<sup>d</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur la sûreté aérienne et le Règlement sur les textes désignés*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT CANADIEN SUR LA SÛRETÉ AÉRIENNE ET LE RÈGLEMENT SUR LES TEXTES DÉSIGNÉS**

**RÈGLEMENT CANADIEN SUR LA SÛRETÉ AÉRIENNE**

1. (1) La définition de « contrôle », à l’article 1 du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*<sup>1</sup>, est abrogée.

(2) La définition de « administration de contrôle », à l’article 1 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« administration de contrôle » Personne responsable du contrôle des personnes et des biens. (*screening authority*)

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

« agent de contrôle » S’entend au sens de l’article 2 de la *Loi sur l’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*. (*screening officer*)

« carte d’identité de zone réglementée » Laissez-passer de zone réglementée délivré par l’exploitant d’un aérodrome énuméré à l’annexe 2 ou sous son autorité. (*restricted area identity card*)

« laissez-passer de zone réglementée » Laissez-passer délivré par l’exploitant d’un aérodrome ou sous son autorité à une personne qui a besoin d’avoir accès de façon continue à des zones réglementées dans le cadre de son emploi. (*restricted area pass*)

« liste générale des articles interdits » Partie 1 de la TP 14628 qui énumère ou décrit les biens :

- a) qui pourraient constituer un danger pour la sûreté aérienne;
- b) qui sont interdits comme bagages de cabine par les gouvernements d’autres pays;
- c) qui sont désignés par l’Organisation de l’aviation civile internationale comme étant des articles qui ne doivent jamais être transportés à bord de la cabine d’un aéronef ou apportés dans une zone réglementée. (*general list of prohibited items*)

<sup>a</sup> L.R., ch. 33 (1<sup>er</sup> suppl.), art. 1

<sup>b</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 5

<sup>c</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 18

<sup>d</sup> L.R., ch. A-2

<sup>1</sup> DORS/2000-111

“specific list of prohibited items” means Part 2 of TP 14628, which lists flights or classes of flights that require additional screening for reasons respecting elevated threat conditions or the harmonization of screening rules and which lists or describes, for each flight or class of flight, goods that are supplemental to the goods listed or described in the general list of prohibited items. (*liste spécifique des articles interdits*)

“TP 14628” means the document entitled *Prohibited Items Lists*, published by the Department of Transport in December 2006, as amended from time to time. (*TP 14628*)

**2. The heading before section 3 and sections 3 to 13 of the Regulations are replaced by the following:**

PART 2

AVIATION SECURITY

SCREENING OFFICERS

**3.** (1) A screening officer must not screen persons or goods unless the screening officer

- (a) is at least 18 years of age;
- (b) is a Canadian citizen or permanent resident as defined in subsection 2(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act*;
- (c) is able to express themselves effectively both orally and in writing in one or both official languages;
- (d) has a security clearance; and
- (e) meets the minimum standards set out in the *Designation Standards for Screening Officers*, published by the Department of Transport in January 2000, as amended from time to time.

(2) A screening authority must ensure that any person who acts or will act as a screening officer for it or on its behalf meets the requirements set out in subsection (1).

(3) A screening authority must not permit a screening officer to screen persons or goods for it or on its behalf unless the screening officer meets the requirements set out in subsection (1).

OFFICIAL LANGUAGES

**4.** At the airports that are listed in Schedule 1 and at all aerodromes where there is a significant demand from at least 5% 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*, a screening authority must

- (a) carry out screening by means that allow effective communication with members of the public in the official language of their choice; and
- (b) provide in both official languages any printed or pre-recorded material that is used in respect of screening.

CARRIAGE OF WEAPONS, EXPLOSIVE SUBSTANCES AND INCENDIARY DEVICES DURING SCREENING

**5.** (1) A person must not submit to a screening or to the screening of goods in their possession or control while they are carrying

« liste spécifique des articles interdits » Partie 2 de la TP 14628 qui énumère les vols ou les catégories de vols exigeant un contrôle accru en raison de conditions de danger élevé ou de l’harmonisation des règles de contrôle et qui énumère ou décrit, pour chaque vol ou catégorie de vols, les biens qui s’ajoutent à ceux énumérés ou décrits dans la liste générale des articles interdits. (*specific list of prohibited items*)

« TP 14628 » Document intitulé *Listes des articles interdits*, publié en décembre 2006 par le ministère des Transports, avec ses modifications successives. (*TP 14628*)

**2. L’intertitre précédant l’article 3 et les articles 3 à 13 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

PARTIE 2

SÛRETÉ AÉRIENNE

AGENTS DE CONTRÔLE

**3.** (1) Il est interdit à l’agent de contrôle d’effectuer le contrôle des personnes ou des biens à moins de répondre aux conditions suivantes :

- a) il est âgé d’au moins 18 ans;
- b) il est un citoyen canadien ou un résident permanent au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l’immigration et la protection des réfugiés*;
- c) il est en mesure de communiquer efficacement, oralement et par écrit, dans au moins une des langues officielles;
- d) il est titulaire d’une habilitation de sécurité;
- e) il répond aux normes minimales énoncées dans le document intitulé *Normes de désignation des agents de contrôle*, publié par le ministère des Transports en janvier 2000, avec ses modifications successives.

(2) L’administration de contrôle doit veiller à ce que toute personne qui agit ou agira en tant qu’agent de contrôle pour elle ou pour son compte réponde aux conditions énoncées au paragraphe (1).

(3) Il est interdit à l’administration de contrôle de permettre à l’agent de contrôle d’effectuer la fouille des personnes ou des biens pour elle ou pour son compte à moins que celui-ci ne réponde aux conditions énoncées au paragraphe (1).

LANGUES OFFICIELLES

**4.** Aux aéroports qui sont énumérés à l’annexe 1 et aux aéroports où il existe une demande importante d’au moins 5 % 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’administration de contrôle doit :

- a) effectuer le contrôle par des moyens permettant une communication efficace avec les membres du public dans la langue officielle de leur choix;
- b) fournir dans les deux langues officielles toute documentation imprimée ou préenregistrée utilisée aux fins du contrôle.

POSSESSION D’ARMES, DE SUBSTANCES EXPLOSIVES ET D’ENGINS INCENDIAIRES DURANT UN CONTRÔLE

**5.** (1) Il est interdit à toute personne de se soumettre à un contrôle ou d’y soumettre les biens en sa possession ou sous sa



or have access to a weapon, an explosive substance or an incendiary device.

(2) A person referred to in section 25, 27 or 28 may submit to a screening or to the screening of goods in their possession or control while they are carrying or have access to a weapon, a firearm or ammunition.

(3) A person referred to in section 29 may submit to a screening or to the screening of goods in their possession or control while they are carrying or have access to an explosive substance or an incendiary device.

#### SCREENING FOR PROHIBITED ITEMS

**6.** Sections 7 to 8.2 apply in respect of aerodromes listed in the schedule to the *CATSA Aerodrome Designation Regulations*.

**7.** (1) If an aviation security regulation, a security measure, an emergency direction or an interim order requires a person to be screened, a screening authority must not permit the person to pass beyond a screening checkpoint into a sterile area unless the screening authority ensures that the person is not in possession or control of any goods that

- (a) are listed or described in the general list of prohibited items; or
- (b) pose an immediate threat to aviation security.

(2) If the sterile area is for passengers for a flight or class of flight that is listed in the specific list of prohibited items, the screening authority must not permit the person to pass beyond a screening checkpoint into the area unless the screening authority also ensures that the person is not in possession or control of any goods that are listed or described in that list for that flight or class of flight.

**8.** A screening authority may permit a person in possession or control of a weapon, an explosive substance or an incendiary device to pass beyond a screening checkpoint into a sterile area if the person is carrying or has access to the weapon, explosive substance or incendiary device in accordance with these Regulations, a security measure, an emergency direction or an interim order.

**8.1** A screening authority may permit a person in possession or control of goods listed or described in the general list of prohibited items to pass beyond a screening checkpoint into a sterile area if the goods are medically necessary and the person declares them to the screening authority.

**8.2** A screening authority may permit a health care professional in possession or control of a medical kit that contains goods listed or described in the general list of prohibited items to pass beyond a screening checkpoint into a sterile area if the screening authority ensures that the kit does not include sharp or cutting instruments.

[9 reserved]

#### CIRCUMVENTING SCREENING

**10.** If an aviation security regulation, a security measure, an emergency direction or an interim order requires a person or any

garde lorsqu'elle a en sa possession une arme, une substance explosive ou un engin incendiaire ou y a accès.

(2) Toute personne visée aux articles 25, 27 ou 28 peut se soumettre à un contrôle ou y soumettre les biens en sa possession ou sous sa garde lorsqu'elle a en sa possession une arme, une arme à feu ou des munitions ou y a accès.

(3) Toute personne visée à l'article 29 peut se soumettre à un contrôle ou y soumettre les biens en sa possession ou sous sa garde lorsqu'elle a en sa possession une substance explosive ou un engin incendiaire ou y a accès.

#### CONTRÔLE POUR DES ARTICLES INTERDITS

**6.** Les articles 7 à 8.2 s'appliquent aux aérodromes énumérés à l'annexe du *Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA*.

**7.** (1) Lorsqu'un règlement sur la sûreté aérienne, une mesure de sûreté, une directive d'urgence ou un arrêté d'urgence exige le contrôle d'une personne, il est interdit à l'administration de contrôler de permettre à cette personne de traverser un point de contrôle pour se rendre dans une zone stérile, à moins que l'administration ne s'assure que celle-ci n'a en sa possession ou sous sa garde :

- a) aucun bien énuméré ou décrit dans la liste générale des articles interdits;
- b) aucun bien qui présente un danger immédiat pour la sûreté aérienne.

(2) Si la zone stérile est destinée aux passagers d'un vol ou d'une catégorie de vols énumérés dans la liste spécifique des articles interdits, il est interdit à l'administration de contrôler de permettre à la personne de traverser un point de contrôle pour s'y rendre à moins que l'administration ne s'assure également que celle-ci n'a en sa possession ou sous sa garde aucun des biens énumérés ou décrits dans cette liste pour ce vol ou cette catégorie de vols.

**8.** L'administration de contrôle peut permettre à une personne qui a en sa possession ou sous sa garde une arme, une substance explosive ou un engin incendiaire de traverser un point de contrôle pour se rendre dans une zone stérile si ceux-ci sont en sa possession ou qu'elle y a accès de la manière permise par le présent règlement, une mesure de sûreté, une directive d'urgence ou un arrêté d'urgence.

**8.1** L'administration de contrôle peut permettre à une personne qui a en sa possession ou sous sa garde des biens énumérés ou décrits dans la liste générale des articles interdits de traverser un point de contrôle pour se rendre dans une zone stérile si ceux-ci sont médicalement nécessaires et que la personne les lui déclare.

**8.2** L'administration de contrôle peut permettre à un professionnel de la santé qui a en sa possession ou sous sa garde une trousse médicale qui contient des biens énumérés ou décrits dans la liste générale des articles interdits de traverser un point de contrôle pour se rendre dans une zone stérile si l'administration s'assure que la trousse ne contient pas d'objets pointus ou coupants.

[9 réservé]

#### ÉVITEMENT DU CONTRÔLE

**10.** Lorsqu'un règlement sur la sûreté aérienne, une mesure de sûreté, une directive d'urgence ou un arrêté d'urgence exige le

goods in their possession or control to be screened, no person may assist that person in circumventing the screening.

contrôle d'une personne ou des biens qui sont en sa possession ou sous sa garde, il est interdit à toute personne de l'aider à éviter ce contrôle.

**FALSE DECLARATIONS**

**FAUSSES DÉCLARATIONS**

**11.** A person who is at an aerodrome or on board an aircraft must not falsely declare that

**11.** Il est interdit à toute personne qui se trouve à un aéroport ou à bord d'un aéronef de faire de fausses déclarations en prétendant :

(a) they are carrying a weapon, an explosive substance, an incendiary device or any other item that could be used to jeopardize the security of an aerodrome or aircraft or that such an item is contained in goods in their possession or control or in goods that they have tendered or are tendering for screening or transportation; or

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) 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 présenté ou est en voie de présenter pour le contrôle ou le transport.

[12 and 13 reserved]

[12 et 13 réservés]

**3. Subsection 25(1) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

**3. Le paragraphe 25(1) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**25.** (1) A peace officer may carry or have access to a weapon at an aerodrome while in the performance of their duties.

**25.** (1) A peace officer may carry or have access to a weapon at an aerodrome while in the performance of their duties.

**4. (1) Paragraph 31(1)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

**4. (1) L'alinéa 31(1)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) immédiatement avant de monter à bord de l'aéronef, effectuer une fouille de la personne sous garde et de ses bagages de cabine pour vérifier qu'il n'y a pas d'armes ou d'autres objets qui pourraient être utilisés pour compromettre la sécurité du vol;

b) immédiatement avant de monter à bord de l'aéronef, effectuer une fouille de la personne sous garde et de ses bagages de cabine pour vérifier qu'il n'y a pas d'armes ou d'autres objets qui pourraient être utilisés pour compromettre la sécurité du vol;

**(2) Subsection 31(2) of the Regulations is replaced by the following:**

**(2) Le paragraphe 31(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) If an escort officer who is not a peace officer escorts a person in custody, the air carrier must, immediately before the person boards the aircraft, cause the person in custody and their carry-on baggage to be screened for weapons or other items that could be used to jeopardize flight safety.

(2) Lorsque l'agent d'escorte qui escorte une personne sous garde n'est pas un agent de la paix, le transporteur aérien doit, immédiatement avant que la personne monte à bord de l'aéronef, faire effectuer un contrôle de la personne sous garde et de ses bagages de cabine afin de s'assurer qu'il n'y a ni armes ni autres objets qui pourraient être utilisés pour compromettre la sécurité du vol.

**(3) The portion of paragraph 31(3)(b) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

**(3) Le passage de l'alinéa 31(3)b) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

(b) ensure that a screening of the person and their carry-on baggage for weapons or other items that could be used to jeopardize flight safety is conducted before the escort officer and the person

b) veiller à ce qu'un contrôle de la personne et de ses bagages de cabine soit effectué afin de s'assurer qu'il n'y a ni armes ni autres objets qui pourraient être utilisés pour compromettre la sécurité du vol, avant que la personne et lui :

**5. Section 36 of the Regulations is replaced by the following:**

**5. L'article 36 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**36.** (1) This Part applies in respect of aerodromes listed in Schedule 2.

**36.** (1) La présente partie s'applique aux aéroports qui sont énumérés à l'annexe 2.

(2) Sections 51 to 51.5 and 53 also apply in respect of aerodromes listed in the schedule to the *CATSA Aerodrome Designation Regulations*.

(2) Les articles 51 à 51.5 et 53 s'appliquent également aux aéroports énumérés à l'annexe du *Règlement sur la désignation des aéroports de l'ACSTA*.

**6. The portion of section 41.2 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**41.2** The Minister must ask CATSA to deactivate a restricted area identity card if

**7. Subsection 47(4) of the Regulations is replaced by the following:**

(4) CATSA must make its plan available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.

**8. Subsection 47.1(4) of the Regulations is replaced by the following:**

(4) The aerodrome operator must make its plan available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.

**9. Subsection 48(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) No person other than an aerodrome operator or a person designated by the aerodrome operator may

- (a) disclose a combination code or personal identification code; or
- (b) use another person's combination code or personal identification code.

**10. Paragraph 50(3)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) the screening officer is conducting screening at a restricted area access point or at a location in a restricted area and the person who is in possession of the card refuses to submit to a screening or to the screening of goods in his or her possession or control.

**11. Subsection 52.1(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

**52.1** (1) L'exploitant d'un aéroport doit veiller à ce qu'au moins une escorte soit affectée pour 10 personnes qui doivent être escortées.

**12. Section 52.3 of the Regulations is replaced by the following:**

**52.3** An aerodrome operator must ensure that a person under escort or surveillance and any goods in their possession or control are screened at a screening checkpoint before the person enters a sterile area.

**13. (1) Paragraph 56(1)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) inspecting the aircraft and causing a screening of the passengers and goods on board the aircraft to be conducted, unless the inspection and screening are likely to jeopardize the safety of the passengers and crew members.

**(2) Paragraph 56(2)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) inspecting the aircraft and causing a search of the passengers and goods on board the aircraft to be conducted, unless the inspection and search are likely to jeopardize the safety of the passengers and crew members.

**14. Paragraph 65(e) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

e) une situation visant la sûreté aérienne qui comporte la participation d'un agent de la paix quel que soit l'endroit à l'aéroport, sauf aux endroits dont un transporteur aérien est responsable.

**6. Le passage de l'article 41.2 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**41.2** Le ministre demande à l'ACSTA de désactiver une carte d'identité de zone réglementée si, selon le cas :

**7. Le paragraphe 47(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(4) L'ACSTA doit mettre son plan à la disposition du ministre sur préavis raisonnable de celui-ci.

**8. Le paragraphe 47.1(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(4) L'exploitant de l'aéroport doit mettre son plan à la disposition du ministre sur préavis raisonnable de celui-ci.

**9. Le paragraphe 48(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Il est interdit à toute personne, sauf à l'exploitant d'un aéroport ou à une personne désignée par lui :

- a) de communiquer un code d'accès ou un code d'identification personnel;
- b) d'utiliser le code d'accès ou le code d'identification personnel d'une autre personne.

**10. L'alinéa 50(3)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) l'agent de contrôle effectue un contrôle à un point d'accès aux zones réglementées ou à un endroit dans une zone réglementée et la personne en possession de la carte refuse de se soumettre à un contrôle ou d'y soumettre les biens en sa possession ou sous sa garde.

**11. Le paragraphe 52.1(1) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**52.1** (1) L'exploitant d'un aéroport doit veiller à ce qu'au moins une escorte soit affectée pour 10 personnes qui doivent être escortées.

**12. L'article 52.3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**52.3** L'exploitant d'un aéroport doit veiller à ce qu'une personne qui est sous escorte ou sous surveillance et les biens qui sont en sa possession ou sous sa garde fassent l'objet d'un contrôle à un point de contrôle avant qu'elle entre dans une zone stérile.

**13. (1) L'alinéa 56(1)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) inspecter l'aéronef et faire effectuer le contrôle des passagers et des biens à son bord, à moins que l'inspection et le contrôle ne risquent de compromettre la sécurité des passagers et des membres d'équipage.

**(2) L'alinéa 56(2)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) inspecter l'aéronef et faire effectuer la fouille des passagers et des biens à son bord, à moins que l'inspection et la fouille ne risquent de compromettre la sécurité des passagers et des membres d'équipage.

**14. L'alinéa 65e) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

e) une situation visant la sûreté aérienne qui comporte la participation d'un agent de la paix quel que soit l'endroit à l'aéroport, sauf aux endroits dont un transporteur aérien est responsable.

**15. (1) The portion of subsection 65.1(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**65.1 (1)** A screening authority must immediately notify the appropriate air carrier, the aerodrome operator, the appropriate police service and the Minister if any of the following is detected at a restricted area access point or any other part of an aerodrome where the screening of persons or goods is conducted:

**(2) Subparagraph 65.1(1)(b)(i) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

(i) des munitions en la possession d'une personne autorisée à avoir en sa possession une arme ou une arme à feu en vertu des articles 25, 27 ou 28, ou à y avoir accès,

**16. Paragraph 66(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) information concerning the method of implementing the security measures, emergency directions or interim orders that apply to the air carrier; and

**17. Paragraph 67(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) information concerning the method of implementing the security measures, emergency directions or interim orders that apply to those persons; and

**18. Paragraph 67.1(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) information concerning the method of implementing the security measures, emergency directions or interim orders that apply to the screening authority; and

**19. Section 69 of the Regulations is replaced by the following:**

**69.** The aerodrome operator must establish an aerodrome security committee to advise on the development of security measures, emergency directions and interim orders to be carried out at the aerodrome and to coordinate their implementation.

**20. Schedule 1 to the Regulations is amended by replacing “(Section 9)” after the heading “SCHEDULE 1” with “(Section 4)”.**

**21. The reference “Halifax International Airport” in Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:**

Halifax/Robert L. Stanfield International Airport

**22. The reference “Winnipeg International Airport” in Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:**

Winnipeg/James Armstrong Richardson International Airport

**23. Schedule 2 to the Regulations is amended by replacing “(Section 36)” after the heading “SCHEDULE 2” with “(Section 1 and subsection 36(1))”.**

**24. The reference “Fredericton Airport” in Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:**

Fredericton International Airport

**25. The reference “Halifax International Airport” in Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:**

Halifax/Robert L. Stanfield International Airport

**15. (1) Le passage du paragraphe 65.1(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**65.1 (1)** L'administration de contrôle doit aviser immédiatement le transporteur aérien compétent, l'exploitant de l'aérodrome, le corps policier compétent et le ministre lorsque l'un des objets ci-après est détecté à un point d'accès d'une zone réglementée ou dans toute autre partie de l'aérodrome où s'effectue le contrôle des personnes ou des biens :

**(2) Le sous-alinéa 65.1(1)(b)(i) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(i) des munitions en la possession d'une personne autorisée à avoir en sa possession une arme ou une arme à feu en vertu des articles 25, 27 ou 28, ou à y avoir accès,

**16. L'alinéa 66a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) des renseignements sur le mode de mise en œuvre des mesures de sûreté, des directives d'urgence et des arrêtés d'urgence qui sont applicables au transporteur aérien;

**17. L'alinéa 67a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) des renseignements sur le mode de mise en œuvre des mesures de sûreté, des directives d'urgence et des arrêtés d'urgence qui sont applicables à ces personnes;

**18. L'alinéa 67.1a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) des renseignements sur le mode de mise en œuvre des mesures de sûreté, des directives d'urgence et des arrêtés d'urgence qui sont applicables à l'administration de contrôle;

**19. L'article 69 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**69.** L'exploitant de l'aérodrome doit mettre sur pied un comité de sûreté de l'aérodrome chargé de fournir des conseils sur l'élaboration de mesures de sûreté, de directives d'urgence et d'arrêtés d'urgence à prendre à l'aérodrome et de coordonner leur mise en œuvre.

**20. La mention « (article 9) » qui suit le titre « ANNEXE 1 », à l'annexe 1 du même règlement, est remplacée par « (article 4) ».**

**21. La mention « Halifax / Aéroport international » qui figure à l'annexe 1 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Halifax / Aéroport international Robert L. Stanfield

**22. La mention « Winnipeg / Aéroport international » qui figure à l'annexe 1 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Winnipeg / Aéroport international James Armstrong Richardson

**23. La mention « (article 36) » qui suit le titre « ANNEXE 2 », à l'annexe 2 du même règlement, est remplacée par « (article 1 et paragraphe 36(1)) ».**

**24. La mention « Fredericton / Aéroport » qui figure à l'annexe 2 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Fredericton / Aéroport international

**25. La mention « Halifax / Aéroport international » qui figure à l'annexe 2 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Halifax / Aéroport international Robert L. Stanfield

**26. The reference “Winnipeg International Airport” in Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:**  
Winnipeg/James Armstrong Richardson International Airport

**26. La mention « Winnipeg / Aéroport international » qui figure à l’annexe 2 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**  
Winnipeg / Aéroport international James Armstrong Richardson

**DESIGNATED PROVISIONS REGULATIONS**

**27. Subsection 3(1) of the *Designated Provisions Regulations*<sup>2</sup> is replaced by the following:**

**3. (1)** The provisions of a security measure are designated as provisions the contravention of which may be dealt with in accordance with the procedure set out in sections 7.7 to 8.2 of the Act.

**28. Section 4 of the Regulations is replaced by the following:**

**4.** A notice referred to in subsection 7.7(1) of the Act must specify

- (a) the particulars of the alleged contravention;
- (b) that the person on whom the notice is served or to whom it is sent has the option of paying the amount specified in the notice or filing with the Tribunal a request for a review of the alleged contravention or the amount of the penalty;
- (c) that payment of the amount specified in the notice will be accepted by the Minister in satisfaction of the amount of the penalty for the alleged contravention and that no further proceedings under Part I of the Act will be taken against the person on whom the notice in respect of that contravention is served or to whom it is sent;
- (d) that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be provided with an opportunity consistent with procedural fairness and natural justice to present evidence before the Tribunal and make representations in relation to the alleged contravention if the person files a request for a review with the Tribunal; and
- (e) that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be deemed to have committed the contravention set out in the notice if the person fails to pay the amount specified in the notice and fails to file a request for a review with the Tribunal within the prescribed period.

**29. Items 1 to 9 of Schedule 2 to the Regulations are replaced by the following:**

Item	Column 1	Column 2	Column 3
	Designated Provision	Maximum Amount Payable (\$) Individual	Maximum Amount Payable (\$) Corporation
1.	Subsection 3(1)	5,000	
2.	Subsection 3(2)	5,000	25,000
3.	Subsection 3(3)	5,000	25,000
4.	Paragraph 4(a)	3,000	10,000
5.	Paragraph 4(b)	3,000	10,000
6.	Subsection 7(1)	5,000	25,000
7.	Subsection 7(2)	5,000	25,000
8.	Section 10	5,000	
9.	[reserved]		

**RÈGLEMENT SUR LES TEXTES DÉSIGNÉS**

**27. Le paragraphe 3(1) du *Règlement sur les textes désignés*<sup>2</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**3. (1)** Les dispositions d’une mesure de sûreté sont désignées comme dispositions dont la transgression est traitée conformément à la procédure prévue aux articles 7.7 à 8.2 de la Loi.

**28. L’article 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**4.** L’avis visé au paragraphe 7.7(1) de la Loi doit indiquer les renseignements suivants :

- a) une description des faits reprochés;
- b) un énoncé indiquant que le destinataire de l’avis doit soit payer le montant fixé dans l’avis, soit déposer auprès du Tribunal une requête en révision des faits reprochés ou du montant de l’amende;
- c) un énoncé indiquant que le paiement du montant fixé dans l’avis sera accepté par le ministre en règlement de l’amende imposée et qu’aucune poursuite ne sera intentée par la suite au titre de la partie I de la Loi contre le destinataire de l’avis pour la même contravention;
- d) un énoncé indiquant que, si le destinataire de l’avis dépose une requête en révision auprès du Tribunal, il se verra accorder la possibilité de présenter ses éléments de preuve et ses observations sur les faits reprochés, conformément aux principes de l’équité procédurale et de la justice naturelle;
- e) un énoncé indiquant que l’omission par le destinataire de l’avis de verser le montant fixé dans l’avis et de déposer dans le délai imparti une requête en révision auprès du Tribunal vaudra déclaration de responsabilité à l’égard de la contravention.

**29. Les articles 1 à 9 de l’annexe 2 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

Article	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Texte désigné	Montant maximal à payer (\$) Personne physique	Montant maximal à payer (\$) Personne morale
1.	Paragraphe 3(1)	5 000	
2.	Paragraphe 3(2)	5 000	25 000
3.	Paragraphe 3(3)	5 000	25 000
4.	Alinéa 4a)	3 000	10 000
5.	Alinéa 4b)	3 000	10 000
6.	Paragraphe 7(1)	5 000	25 000
7.	Paragraphe 7(2)	5 000	25 000
8.	Article 10	5 000	
9.	[réservé]		

<sup>2</sup> SOR/2000-112

<sup>2</sup> DORS/2000-112

**30. Items 74 to 77 of Schedule 2 to the Regulations are replaced by the following:**

Item	Column 1 Designated Provision	Column 2	Column 3
		Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
		Individual	Corporation
74.	Paragraph 48(2)(a)	5,000	25,000
75.	Paragraph 48(2)(b)	5,000	
76. [reserved]			
77. [reserved]			

**31. The Regulations are amended by adding, after Schedule 3, the Schedule 4 set out in the schedule to these Regulations.**

**COMING INTO FORCE**

**32. These Regulations come into force on October 31, 2009.**

**SCHEDULE  
(Section 31)**

**SCHEDULE 4  
(Section 2)**

**DESIGNATED PROVISIONS OF THE ACT**

Item	Column 1 Designated Provision	Column 2	Column 3
		Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
		Individual	Corporation
1.	Paragraph 4.85(1)(a)	5,000	
2.	Paragraph 4.85(1)(b)	5,000	
3.	Subsection 4.85(3)	5,000	25,000

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

*(This statement is not part of the regulations.)*

**Executive summary**

**Issue:** In response to an August 2006 foiled terrorist plot involving liquid explosives disguised as common liquids, the Government of Canada, in concert with other countries, took immediate action and limited the amount of liquids, aerosols and gels (LAGs) passengers could take on an aircraft. This restriction affected not only domestic flights, but international operations as well, as air carriers flying from airports in Canada to international destinations had to have their passengers screened for LAGs as a condition of entry into foreign countries. To effect this restriction quickly, the Minister of Transport exercised his authority under paragraph 6.41(1)(b) of the

**30. Les articles 74 à 77 de l'annexe 2 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

Article	Colonne 1 Texte désigné	Colonne 2	Colonne 3
		Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
		Personne physique	Personne morale
74.	Alinéa 48(2)(a)	5 000	25 000
75.	Alinéa 48(2)(b)	5 000	
76. [réservé]			
77. [réservé]			

**31. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'annexe 3, de l'annexe 4 figurant à l'annexe du présent règlement.**

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**32. Le présent règlement entre en vigueur le 31 octobre 2009.**

**ANNEXE  
(article 31)**

**ANNEXE 4  
(article 2)**

**TEXTES DÉSIGNÉS DE LA LOI**

Article	Colonne 1 Texte désigné	Colonne 2	Colonne 3
		Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
		Personne physique	Personne morale
1.	Alinéa 4.85(1)(a)	5 000	
2.	Alinéa 4.85(1)(b)	5 000	
3.	Paragraphe 4.85(3)	5 000	25 000

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

*(Ce résumé ne fait pas partie des règlements.)*

**Résumé**

**Question :** À la suite de la mise en échec du complot terroriste d'août 2006 à l'aide d'explosifs liquides ayant l'apparence de liquides courants, le gouvernement du Canada, de concert avec d'autres pays, a pris des mesures immédiates et a limité la quantité de liquides, d'aérosols et de gels (LAG) que les passagers peuvent prendre avec eux à bord d'un aéronef. Cette restriction n'a pas seulement concerné les vols intérieurs, mais également les vols internationaux, car les transporteurs aériens dont les vols partent d'aéroports du Canada à destination d'aéroports étrangers étaient tenus d'assurer le contrôle de leurs passagers au chapitre des LAG comme condition d'entrée dans le pays étranger. Pour

*Aeronautics Act* and issued an interim order to include LAGs in the existing list of prohibited items, for which the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) must screen. An interim order is in effect for one year unless regulations replacing it are made. Given the continued threat of an improvised explosive device being used on board a passenger aircraft, and ongoing international support to maintain these restrictions, Transport Canada is requiring CATSA to screen for LAGs, in addition to other prohibited items as a permanent regulatory requirement in the *Canadian Aviation Security Regulations* (CASR). In addition to the above, housekeeping amendments are required to the CASR, the *Designated Provision Regulations* (DPR) and the *CATSA Aerodrome Designation Regulations* in order to clarify and simplify these Regulations.

**Description:** The amendments will permanently place in the CASR the requirement for CATSA to screen passengers and other persons for prohibited items. Other amendments to the CASR, DPR and *CATSA Aerodrome Designation Regulations* are editorial and minor in nature.

**Cost-benefit statement:**<sup>1</sup> Potential costs of the LAGs restrictions were estimated for duty-free stores and other airport concessions, airports, passengers and the federal government. Costs to airport duty-free and concessions were estimated to average \$726,000 per year in lost profits due to reduced sales. Airports face potential increased operating costs due to LAGs restrictions of \$332,000 per year as well as potential lost revenues of \$100,000 per year. Costs to passengers were estimated based on the value of surrendered LAGs items as well as the value of additional wait times. The value of surrendered items was estimated to average \$9.3 million per year from 2006 to 2015. The cost of additional delays for passengers due to LAGs was estimated at just less than \$4.9 million over 2006 and 2007. The total costs of the LAGs restrictions over a 10-year-time horizon were estimated to be \$299.5 million in present value terms. The economic impact on Canada of not observing international LAGs restrictions was not estimated, as this would have eliminated international travel.

A cost-effectiveness analysis was conducted using the value of a statistical life (set at \$6.36 million, as recommended by the Treasury Board of Canada). According to this measure, the LAGs restrictions would need to save 47 statistical lives over a 10-year period or an average of 6.8 lives/year for the costs of the Regulations to equal its benefits.

**Business and consumer impacts:** These impacts are included in the above figures.

imposer rapidement une telle restriction, le ministre des Transports a exercé les pouvoirs que lui confère l'alinéa 6.41(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique* et a pris un arrêté d'urgence pour que les LAG figurent dans la liste existante des articles interdits que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) doit contrôler. Un arrêté est en vigueur pendant un an à moins qu'un règlement ne soit pris pour le remplacer. Compte tenu de la menace persistante du recours à un dispositif explosif de circonstance à bord d'un aéronef transportant des passagers et du soutien international permanent pour de telles restrictions, Transports Canada exige que l'ACSTA contrôle les LAG, en plus des autres articles interdits, comme exigence réglementaire permanente dans le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* (RCSA). Outre ce qui précède, il y a lieu d'apporter des modifications d'ordre administratif au RCSA, au *Règlement sur les textes désignés* (RTD) et au *Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA* pour les éclaircir et les simplifier.

**Description :** Les modifications auront pour effet d'insérer à titre permanent dans le RCSA l'obligation qui incombe à l'ACSTA de contrôler les passagers et d'autres personnes au chapitre des articles interdits. Les autres modifications au RCSA, au RTD et au *Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA* sont de pure forme et sont mineures.

**Énoncé des coûts et avantages :**<sup>1</sup> Les coûts possibles des restrictions imposées sur les LAG ont été estimés pour les boutiques hors taxes et autres concessions aéroportuaires, les aéroports, les passagers et le gouvernement fédéral. On a estimé que les coûts pour les boutiques hors taxes et les concessions aéroportuaires se chiffraient en moyenne à 726 000 \$ par année en manque à gagner à cause d'une baisse des ventes. Les aéroports sont exposés à une hausse éventuelle de leurs charges d'exploitation attribuable aux restrictions imposées sur les LAG qui se chiffre à 332 000 \$ par année et à un éventuel manque à recevoir de 100 000 \$ par année. Les coûts pour les passagers ont été estimés en fonction de la valeur des LAG remis ainsi que de la valeur des délais d'attente supplémentaires. La valeur des objets remis a été évaluée en moyenne à 9,3 millions de dollars par an entre 2006 et 2015. Le coût des retards supplémentaires subis par les passagers et attribuables aux LAG a été estimé à un peu moins de 4,9 millions de dollars en 2006 et 2007. Les coûts totaux des restrictions imposées sur les LAG sur un horizon de 10 ans ont été estimés à 299,5 millions de dollars sur le plan de la valeur actualisée. Les retombées économiques pour le Canada de ne pas respecter les restrictions internationales sur les LAG n'ont pas été estimées, parce que faire ainsi aurait éliminé les voyages internationaux.

On a procédé à une analyse de rentabilité en utilisant la valeur d'une vie statistique (fixée à 6,36 millions de dollars, selon les recommandations du Conseil du Trésor du Canada). Selon cette mesure, les restrictions imposées sur les LAG devront épargner 47 vies statistiques sur une période de 10 ans, soit une moyenne de 6,8 vies par année, pour que les coûts des règlements équivalent à leurs avantages.

**Incidences sur les entreprises et les consommateurs :** Ces impacts sont compris dans les chiffres ci-dessus.

<sup>1</sup> **NOTE:** For the purpose of this RIAS, the cost-benefit statement and the performance measurement and evaluation plan will focus on the proposed amendment to make permanent the requirement for CATSA to screen for prohibited items and, specifically, on the impact of volumetric restrictions placed on LAGs, which was introduced through the Interim Order.

<sup>1</sup> **REMARQUE :** Pour les besoins du présent RÉIR, l'énoncé des coûts et avantages et le plan de mesure d'évaluation du rendement porteront sur la modification prévue de rendre permanente l'obligation qui incombe à l'ACSTA de contrôler les articles interdits et, en particulier, sur l'incidence des restrictions volumétriques imposées sur les LAG qui ont été prescrites par l'arrêté en question.

**Domestic and international coordination and cooperation:**

Screening for prohibited items at airports is an obligation of the International Civil Aviation Organization (ICAO) which, as a member state, Canada is expected to meet. The amendments will make permanent CATSA's requirement to screen for prohibited items and meet the ICAO standard. The current restrictions on LAGs were developed in cooperation with the United States and the European Union. The Canadian regulations are crucial not only to mitigate the threat and risk of a liquid explosive being used on board an aircraft departing a Canadian airport but to maintain uninterrupted domestic and international air operations.

**Performance measurement and evaluation plan:** The regulatory amendments are part of Transport Canada's fourth Strategic Outcome: A Secure Transportation System, as noted in the Department's Program Activity Architecture. In this context, the regulatory amendments support the Aviation Security Program under the sub-activity of the Aviation Security Regulatory Framework (4.1.1). The Aviation Security Regulatory Framework (of which these Regulations are a part), and the Oversight and Airport Policing Contribution programs are to be evaluated by Transport Canada's Evaluation Services over the 2011-12 to 2012-13 period and are referenced in Transport Canada's Evaluation Plan dated April 2009.

**Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale :** Le contrôle des articles interdits dans les aéroports est une obligation imposée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), que le Canada, en tant qu'État membre, est censé respecter. Les modifications entraîneront la pérennité de l'obligation qui incombe à l'ACSTA de contrôler les articles interdits et de respecter la norme de l'OACI. Les restrictions actuelles imposées sur les LAG ont été établies de concert avec les États-Unis et l'Union européenne. Les règlements canadiens revêtent une importance névralgique, non seulement pour atténuer les menaces et les risques qu'une substance explosive liquide soit utilisée à bord d'un aéronef décollant d'un aéroport canadien, mais pour assurer la continuité des vols intérieurs et internationaux.

**Mesures de rendement et évaluation :** Les modifications réglementaires s'inscrivent dans le quatrième résultat stratégique de Transports Canada : un réseau de transport sécurisé, comme l'atteste l'Architecture des activités des programmes du Ministère. À cet égard, les modifications réglementaires appuient le Programme de sûreté aérienne en vertu de la sous-activité Cadre de réglementation de la sûreté aérienne (4.1.1). Le Cadre de réglementation de la sûreté aérienne (dont ces règlements font partie) ainsi que les programmes de contribution à la surveillance et aux services de police dans les aéroports doivent être évalués par les Services d'évaluation de Transports Canada entre 2011-2012 et 2012-2013, et ils sont mentionnés dans le Plan d'évaluation de Transports Canada en date d'avril 2009.

**Issue**

In August 2006, authorities in the United Kingdom disrupted a terrorist plot to destroy civilian aircraft using commonly available liquids to construct improvised explosive devices for planned in-flight detonation in the cabin of a number of aircraft flying to the United States and Canada.

Following the disruption of this plot, aviation authorities in a number of jurisdictions, including Canada, moved quickly to impose very tight controls, including a 100% ban on LAGs, on what passengers were able to take through security screening points at airports in their respective territories. These controls were subsequently eased following a more complete assessment of the threat. However, volumetric restrictions remain in place on all but essential LAGs such as medicines and baby formula allowed through airport screening checkpoints.

The initial response to ban all LAGs going through screening points was an immediate response to prevent potential explosive ingredients from getting on an aircraft. The initial prohibition was considered necessary to mitigate the threat until it could be more thoroughly assessed.

Subject matter experts within the international aviation security community examined the physics and chemistry of the potential explosives mixes to evaluate whether the proposed materials would detonate, under what circumstances, and to establish how reliably they would detonate. They evaluated the potential effectiveness of the proposed explosives with respect to their potential to cause catastrophic damage to an aircraft in flight and reviewed

**Question**

En août 2006, les autorités du Royaume-Uni ont déjoué un complot terroriste visant à détruire des aéronefs civils à l'aide de liquides facilement accessibles afin de construire des engins explosifs de circonstance destinés à exploser en plein vol dans la cabine d'un certain nombre d'aéronefs volant à destination des États-Unis et du Canada.

Après avoir déjoué ce complot, les instances aéronautiques d'un certain nombre de pays, dont le Canada, ont rapidement pris des mesures afin d'imposer des contrôles très stricts, notamment une interdiction totale de LAG, sur les articles que les passagers sont autorisés à avoir avec eux avant de franchir les points de contrôle de sûreté aux aéroports sur leurs territoires respectifs. Ces mesures de contrôle ont été assouplies par la suite à l'issue d'une évaluation plus approfondie de la menace. Toutefois, des restrictions volumétriques demeurent en vigueur pour tous les LAG, à l'exception des LAG essentiels comme les médicaments et les aliments pour bébé autorisés aux points de contrôle aéroportuaires.

La réaction préliminaire frappant d'interdiction totale tous les LAG franchissant les points de contrôle a été une réaction immédiate afin d'empêcher que les ingrédients d'éventuels explosifs ne soient apportés à bord d'un aéronef. L'interdiction initiale a été jugée nécessaire pour atténuer la menace jusqu'à ce qu'on puisse l'évaluer de manière plus approfondie.

Des experts en la matière du milieu international de la sûreté aérienne ont analysé les paramètres physiques et chimiques des mélanges explosifs potentiels pour déterminer si les substances envisagées exploseraient, dans quelles conditions, et pour établir le niveau de fiabilité de leur explosion. Ils ont évalué l'efficacité éventuelle des explosifs envisagés sur le plan de leur capacité à causer des dégâts catastrophiques à un aéronef en vol et ont étudié



what other factors might affect the speed and power of the explosives. The results found by the subject matter experts were shared with international civil aviation authorities, including Transport Canada security officials. The details of those findings are security sensitive and cannot be released publicly. Based on the resulting data, however, it was determined that limiting liquids to small bottles placed in a transparent one-litre bag significantly reduced the risk of causing damage to an aircraft in flight. A further mitigating factor is that the one-litre bag and its contents are also screened.

Based on the above, accepted international limitations currently in place, including in Canada and the United States, allow for passengers to bring LAGs through passenger pre-board screening checkpoints provided that the items are in containers with a capacity of 100 millilitres in volume or less and that all the containers fit comfortably in one clear, closed and re-sealable plastic bag with a capacity of no more than one litre.

Recognizing the need for a coordinated approach to the matter, ICAO studied the issue and subsequently produced detailed guidance material regarding the operational aspects of security controls for LAGs, which became the *de facto* international standard. Canada participated in this study and supported a coordinated approach.

Two years after the events of August 2006, the risk of LAGs being used to create improvised explosive devices continues to present a serious threat to the security of civil aviation. Although volumetric restrictions on the carriage of LAGs remain necessary, they present operational and economic challenges to the airline industry. A long-term alternative to current screening procedures lies in the development and deployment of enhanced screening technologies capable of analyzing and detecting LAGs of concern.

### **Objectives**

#### Canadian Aviation Security Regulations (CASR)

The amendments to the CASR will codify in regulation the *Interim Order Respecting Prohibited Items* (Interim Order) approved by the Governor in Council on December 14, 2008. The Interim Order will expire in one year unless permanent regulations are made. If regulations are not in place by December 2009, a subsequent Interim Order would again have to be approved by the Governor in Council until these Regulations are finalized and also approved by the Governor in Council.

The amendments to the CASR will also add clarity by organizing the Regulations in a manner that is consistent with the 2004 amendments to the *Aeronautics Act*; by removing obsolete definitions and terminology and by making minor editorial changes.

#### Designated Provision Regulations (DPR)

As a result of the numerous changes to the CASR (identified above) consequential amendments to the DPR are also required.

#### CATSA Aerodrome Designation Regulations

The amendments to these Regulations update references to aerodromes that have changed their names. For example, the

les autres facteurs susceptibles d'influencer la vitesse et la puissance des explosifs. Les conclusions auxquelles en sont venus les experts en la matière ont été échangées avec les instances de l'aviation civile internationale, notamment les responsables de la sûreté de Transports Canada. Les précisions relatives à ces conclusions sont de nature névralgique pour la sécurité et elles ne peuvent faire l'objet d'une divulgation publique. Compte tenu des résultats obtenus, on a établi que le fait de limiter les liquides à de petits flacons mis dans un sac transparent d'un litre limiterait le risque de manière appréciable de causer des dommages à un aéronef en vol. Un autre facteur d'atténuation prescrivait que le sac d'un litre et son contenu soit également contrôlé.

D'après ce qui précède, les limites internationales acceptées actuellement en vigueur, notamment au Canada et aux États-Unis, permettent aux passagers de franchir les points de contrôle pré-embarquement avec des LAG, sous réserve que les articles soient dans des contenants dont le volume est égal ou inférieur à 100 millilitres; et que les contenants puissent être placés sans difficulté dans un sac en plastique transparent, fermé et réutilisable d'une capacité égale ou inférieure à un litre.

Reconnaissant la nécessité d'une stratégie coordonnée en la matière, l'OACI a étudié la question et a publié par la suite des recommandations détaillées au sujet des éléments opérationnels des contrôles de sûreté des LAG, qui sont devenues la norme internationale *de facto*. Le Canada a participé à cette étude et a souscrit à l'idée d'une stratégie coordonnée.

Deux ans après les événements d'août 2006, le risque que des LAG soient utilisés pour créer des explosifs de circonstance continue de faire planer une sérieuse menace sur la sûreté de l'aviation civile. Même si les restrictions volumétriques imposées au transport des LAG demeurent nécessaires, elles présentent des difficultés d'ordre opérationnel et économique à l'industrie du transport aérien. Une solution de rechange à long terme des procédures de contrôle en vigueur réside dans la mise au point et le déploiement de technologies améliorées de contrôle capables d'analyser et de détecter les LAG préoccupants.

### **Objectifs**

#### Règlement canadien sur la sûreté aérienne (RCSA)

Les modifications au RCSA codifieront dans la réglementation l'*Arrêté d'urgence visant les articles interdits* (arrêté) approuvé par la gouverneure en conseil le 14 décembre 2008. L'arrêté expirera un an après sa prise à moins qu'un règlement ayant le même effet ne soit pris. Si un règlement n'est pas en place d'ici à décembre 2009, un arrêté ultérieur devra à nouveau être approuvé par la gouverneure en conseil jusqu'à ce qu'un règlement soit pris par la gouverneure en conseil.

Les modifications au RCSA clarifieront aussi la situation en structurant le Règlement d'une manière conforme aux modifications apportées en 2004 à la *Loi sur l'aéronautique*; en éliminant les définitions et la terminologie périmées et en apportant des changements mineurs de pure forme.

#### Règlement sur les textes désignés (RTD)

En raison des nombreux changements au RCSA (indiqués ci-dessus), plusieurs modifications corrélatives sont requises au RTD.

#### Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA

Les modifications à ce règlement ont pour effet d'actualiser les renvois aux aérodromes dont le nom a changé. Par exemple, le

reference to the Winnipeg International Airport has been changed to reflect its new name — the Winnipeg/James Armstrong Richardson International Airport.

**Description**

Canadian Aviation Security Regulations (CASR)

These amendments will require CATSA to screen passengers and other persons who access sterile areas at airports where CATSA screening takes place. These amendments are necessary to prevent the introduction of items that could pose a threat to aviation security (e.g. knives, guns, explosives, etc.) on board aircraft or in airports' restricted areas.

The regulatory amendments also incorporate, by reference, the *Prohibited Items Lists* (TP 14628E/F available at [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca)), although the content of the lists does not form part of this proposal. The regulatory amendments bring greater structure to how the lists may be amended by the Minister of Transport — for example, the new item would pose a threat to aviation security, it is also prohibited by a country on flights to that country, or it is identified by ICAO as an item that must never be carried in the cabin of an aircraft or taken into a restricted area. Changes to the lists will continue to be made using risk assessment methods, and internal and external consultation, subject to the aforementioned conditions, except in exigent circumstances. The rationale to have the lists of prohibited items incorporated by reference and not part of the Regulation is to allow Transport Canada, under these specific conditions, the flexibility to add an item to the lists quickly, or remove an item if it is determined that it no longer presents a risk. Changes could be influenced by an incident, intelligence, a change in international standards or enhancements to screening equipment or procedures.

The appropriateness of the lists is maintained through an ongoing review of risk, intelligence, technology, international standards and practices, and stakeholder input. For example, a departmental/industry working group was created to assess the current lists and to develop recommendations for departmental consideration. In addition, as a member of the ICAO and the Security and Prosperity Partnership, Canada is encouraged to harmonize its rules with those of other countries and with international standards to the extent possible to maintain equivalency and to acknowledge passengers' desire for a seamless travel experience. Public opinion polls are also conducted to obtain passengers' perspective on aviation security issues such as prohibited items. The results of these opinion polls are reviewed and considered when making decisions.

Although the lists of prohibited items are separate from the Regulations, the public should be aware that the Department continues to revisit the lists and to consider additional factors such as reducing costs, enhancing screening consistency and increasing passenger convenience in this area while maintaining appropriate aviation security levels.

renvoi à l'Aéroport international de Winnipeg est modifié pour refléter son nouveau nom — Aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg.

**Description**

Règlement canadien sur la sûreté aérienne (RCSA)

En vertu de ces modifications, l'ACSTA sera tenue de contrôler les passagers et les autres personnes qui ont accès aux zones stériles aux aéroports où l'ACSTA procède à ces contrôles. Ces modifications sont nécessaires pour empêcher l'introduction d'articles interdits ou qui présentent un danger immédiat pour la sûreté aérienne (comme des couteaux, des armes à feu, des explosifs, etc.) à bord des aéronefs ou dans les zones réglementées des aéroports.

Les modifications réglementaires incorporeront par renvoi les *Listes des articles interdits* (TP 14628E/F disponible à l'adresse [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca)), même si le contenu de ces listes ne fait pas partie intégrante de cette proposition. Les modifications réglementaires apporteront également plus de structure à la façon dont les listes peuvent être modifiées par le ministre des Transports (par exemple en précisant que le nouvel article pourrait constituer un danger pour la sûreté aérienne, qu'il est interdit par un pays sur les vols à destination de ce pays, ou qu'il est désigné par l'OACI comme étant un article qui ne doit jamais être transporté à bord de la cabine d'un aéronef ou apporté dans une zone réglementée). Les changements apportés aux listes proprement dites continueront de l'être au moyen de méthodes d'évaluation des risques et de consultations internes et externes, sous réserve des conditions mentionnées ci-dessus, sauf dans les situations d'urgence. La raison pour laquelle on incorpore les listes des articles interdits par renvoi plutôt que de l'intégrer au Règlement est de permettre à Transports Canada, dans certaines situations précises, d'ajouter rapidement un article aux listes ou d'en éliminer un autre si l'on établit qu'il ne présente plus de danger. Les changements peuvent être influencés par un incident, des renseignements, un changement dans les normes internationales ou par les améliorations apportées aux équipements ou aux modalités de contrôle.

L'à-propos des listes est maintenu par un examen permanent des risques, des renseignements, des technologies, des normes et pratiques internationales et de la contribution des intervenants. Par exemple, un groupe de travail composé de membres du Ministère et de l'industrie a été créé pour évaluer la liste actuelle et formuler des recommandations à l'intention du Ministère. En outre, en tant que membre de l'OACI et du Partenariat pour la sécurité et la prospérité, le Canada a tout intérêt à harmoniser ses règlements avec ceux d'autres pays et avec les normes internationales dans la mesure où cela est possible pour maintenir des équivalences et tenir compte du vœu des passagers d'une expérience de voyage sans anicroche. On mène également des sondages d'opinion pour connaître le point de vue des passagers sur les questions de sûreté aérienne, comme les articles interdits. Les résultats de ces sondages sont examinés et il en est tenu compte au moment de prendre des décisions.

Même si les listes des articles interdits sont distinctes du Règlement, le public doit savoir que le Ministère continue de revoir cette liste, d'envisager des solutions et d'envisager d'autres facteurs tels que la réduction des coûts, l'amélioration de l'uniformité de la vérification et accroître le niveau d'aise des passagers dans ce domaine tout en maintenant des niveaux appropriés de sûreté aérienne.

The following editorial amendments are also being made to the CASR:

1. Removing definitions and terminology from the CASR that now, as a result of the 2004 legislative amendments, appear in the *Aeronautics Act* such as removing the definition of “screening” from the CASR because it is defined in the Act.
2. Transferring certain substantive minimum hiring requirements for screening officers, currently found in an incorporated document to the CASR titled “Designation Standards for Screening Officers” (DSSO), to the CASR. These amendments do not change the existing minimum standards, which include: minimum age, Canadian citizenship, official language, transportation security clearance, etc. ; it moves them into a more transparent legal instrument.
3. Reinstating the requirement for lessees at all aerodromes listed in the schedule to the *CATSA Aerodrome Designation Regulations* to restrict access to airport restricted areas from their buildings. This requirement was inadvertently removed in December 2006 with the introduction of the CASR amendments respecting restricted area identity cards.
4. Including editorial amendments recommended by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. The role of this Committee is to review regulations and other statutory instruments on behalf of Parliament and to recommend changes if necessary. The changes recommended by the Committee in this case clarify but do not change the intent of the affected provisions.
5. Including a definition of a “restricted area identity card” (RAIC) and “restricted area pass” (RAP) in the Regulations. When the department introduced the RAIC program in December 2006, the definition of RAP was removed. However, in order to clarify the relationship between a RAIC and the need for RAIC holders to have security clearances, a definition of RAIC and RAP is necessary. The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations also identified the need for these definitions.

#### Designated Provision Regulations (DPR)

Making consequential amendments to the DPR, as required, is a result of the above-mentioned amendments to the CASR, such as the re-numbering of the designated regulations. The DPR are made pursuant to subsection 7.6(1) of the *Aeronautics Act* and identify regulations and orders that may be enforced by the government by means of an administrative monetary penalty, instead of the court system.

#### CATSA Aerodrome Designation Regulations

The amendments include references to airports that have changed their names to the *CATSA Aerodrome Designation Regulations*. For example, the reference to the Winnipeg International Airport is changed to reflect its new name — the Winnipeg/James Armstrong Richardson International Airport. These Regulations are made pursuant to paragraph 34(a) of the *CATSA Act*.

Les modifications suivantes de pure forme sont également prévues dans le RCSA :

1. Supprimer les définitions et la terminologie du RCSA qui, désormais, à cause des modifications législatives de 2004, figurent dans la *Loi sur l'aéronautique*, notamment en éliminant la définition du contrôle du RCSA étant donné que le terme est déjà défini dans la Loi.
2. Transférer certaines exigences de fond minimales de recrutement des agents de contrôle, que l'on trouve actuellement dans un document incorporé par renvoi dans le RCSA intitulé « Normes relatives à la désignation des agents de contrôle » (NDAC), dans le RCSA. Ces modifications ne modifieront pas les normes minimales actuelles, qui englobent : l'âge minimum, la citoyenneté canadienne, la langue officielle, l'habilitation de sécurité en matière de transport, etc., mais elles seront tout simplement déplacées vers un instrument juridique plus transparent.
3. Rétablir l'exigence imposée aux locataires des aérodromes énumérés à l'annexe du *Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA* qui les oblige à réglementer l'accès aux zones réglementées des aéroports à partir de leurs bâtiments. Cette exigence a été éliminée par inadvertance en décembre 2006 avec l'adoption des modifications du RCSA au sujet des cartes d'identité de zones réglementées.
4. Insérer les modifications de pure forme préconisées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. Le rôle de ce comité est d'examiner, au nom du Parlement, les règlements et autres textes réglementaires et de recommander, au besoin, des changements. Dans le cas présent, les changements recommandés par le Comité clarifient sans pour autant modifier l'esprit des dispositions concernées.
5. Insérer dans le règlement une définition de carte d'identité de zone réglementée (CIZR) et de laissez-passer de zone réglementée (LPZR). Lorsque le Ministère a adopté le programme de CIZR en décembre 2006, la définition de LPZR a été supprimée. Toutefois, pour clarifier le rapport entre une CIZR et la nécessité pour les titulaires d'une CIZR d'avoir une habilitation de sécurité, il est nécessaire d'avoir une définition de CIZR et de LPZR. Le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation a également établi le besoin de ces définitions.

#### Règlement sur les textes désignés (RTD)

Les modifications accessoires apportées au RTD sont le fruit des modifications mentionnées ci-dessus au RCSA, notamment la renumérotation des textes désignés. Le RTD est pris en vertu du paragraphe 7.6(1) de la *Loi sur l'aéronautique* et il précise les règlements et les arrêtés qui peuvent être appliqués par le gouvernement au moyen d'une sanction administrative pécuniaire, au lieu de passer par le système judiciaire.

#### Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA

Les modifications comprennent des références à des aéroports qui ont changé leur nom en vertu du *Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA*. Par exemple, le renvoi qui est fait à l'Aéroport international de Winnipeg est modifié pour refléter son nouveau nom — Aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg. Ce règlement est pris en vertu de l'alinéa 34(a) de la *Loi sur l'ACSTA*.

***Regulatory and non-regulatory options considered***Regulations to permanently codify the Interim Order

Section 6 of the *CATSA Act* gives CATSA a mandate “to take actions, either directly or through a screening contractor, for the effective and efficient screening of persons who access aircraft or restricted areas through screening points, the property in their possession or control and the belongings or baggage that they give to an air carrier for transport.” In order to comply with the constitutional requirement that all searches be authorized and required in law, CATSA’s mandate is engaged through aviation security regulations, security measures, emergency directions and interim orders. Given the ongoing need for pre-board screening and the public nature of this type of screening, amendments to the CASR are the only regulatory option available to Transport Canada.

Editorial amendments to the CASR

The amendments are required to clarify the CASR as a result of the (1) amendments made to the *Aeronautics Act* in 2004, (2) recommendations from the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations, and (3) other minor, but necessary editorial corrections that were not included during the original drafting of the CASR such as minor inconsistencies in the French version of the CASR. Amendments to the CASR are the only regulatory option available to Transport Canada.

Designated Provision Regulations (DPR)

The DPR are made pursuant to subsection 7.6(1) of the *Aeronautics Act* and identify regulations and orders that may be enforced by the government by means of an administrative monetary penalty. This route of enforcement is preferable to both the government and to the industry, as it ensures that non-compliance with security requirements is dealt with at a lesser cost for both the industry and the government. It gives the government more flexibility over enforcement to encourage voluntary compliance and is a more expeditious means of enforcing certain provisions of the CASR than if violations were prosecuted through the court system. Amendments to the DPR are the preferred option of Transport Canada and are consequential in nature.

CATSA Aerodrome Designation Regulations

The amendments correct references to aerodromes that have changed their names. For example, the reference to the Winnipeg International Airport is changed to reflect their new name — the Winnipeg/James Armstrong Richardson International Airport. The *CATSA Aerodrome Designation Regulations* are made pursuant to paragraph 34(a) of the *CATSA Act*. The amendments are the only regulatory option available to Transport Canada.

***Benefits and costs***

The potential costs and benefits of the restrictions on screening of LAGs were identified through a review of the literature, some primary research, and discussions with CATSA, and the Canadian

***Options réglementaires et non réglementaires considérées***Règlements visant à codifier à titre permanent l’arrêté d’urgence

L’article 6 de la *Loi sur l’ACSTA* confère à l’ACSTA la mission « de prendre, soit directement, soit par l’entremise d’un fournisseur de services de contrôle, des mesures en vue de fournir un contrôle efficace des personnes — ainsi que des biens en leur possession ou sous leur contrôle, ou des effets personnels ou des bagages qu’elles confient à une compagnie aérienne en vue de leur transport — qui ont accès, par des points de contrôle, à un aéronef ou à une zone réglementée ». Afin de se conformer à l’impératif constitutionnel selon lequel toutes les fouilles doivent être autorisées et prescrites par la Loi, l’ACSTA s’acquitte de sa mission par l’entremise des règlements sur la sûreté aérienne, des mesures de sûreté, des directives d’urgence ou des arrêtés d’urgence. Compte tenu du besoin permanent de contrôles pré-embarquement et de la nature publique de ce type de contrôle, les modifications au RCSA sont l’unique option réglementaire dont dispose Transports Canada.

Modifications de pure forme au RCSA

Les modifications sont requises afin de clarifier le RCSA à la suite (1) des modifications apportées à la *Loi sur l’aéronautique* en 2004, (2) des recommandations du Comité mixte permanent d’examen de la réglementation, (3) d’autres corrections de forme mineures, mais nécessaires, qui n’ont pas été insérées lors de la rédaction initiale du Règlement, comme des manques de concordance mineurs dans la version française du RCSA. Les modifications au RCSA sont l’unique option réglementaire dont dispose Transports Canada.

Règlement sur les textes désignés (RTD)

Le RTD est pris en vertu du paragraphe 7.6(1) de la *Loi sur l’aéronautique* et il précise les règlements et les arrêtés qui peuvent être appliqués par le gouvernement au moyen d’une sanction administrative pécuniaire. Ce mode d’application jouit de la préférence du gouvernement et de l’industrie, car il garantit que le non-respect des exigences en matière de sûreté est résolu à un moindre coût pour l’industrie et le gouvernement. Il confère au gouvernement plus de souplesse en matière d’application afin d’encourager la conformité volontaire et constitue un moyen plus rapide de faire appliquer certaines dispositions du RCSA que si l’on devait tenter des poursuites pour infraction par le biais du système judiciaire. Les modifications au RTD sont l’option privilégiée par Transports Canada et sont de nature accessoire.

Règlement sur la désignation des aéroports de l’ACSTA

Les modifications ont pour effet de corriger les renvois aux aéroports dont le nom a changé. Par exemple, le renvoi à l’Aéroport international de Winnipeg est modifié pour refléter son nouveau nom — Aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg. Le *Règlement sur la désignation des aéroports de l’ACSTA* est pris en vertu de l’alinéa 34a) de la *Loi sur l’ACSTA*. Les modifications sont la seule option réglementaire à la disposition de Transports Canada.

***Avantages et coûts***

Les coûts et les avantages possibles des restrictions que l’on propose d’imposer et du contrôle des LAG ont été établis par l’entremise d’un examen de la documentation, par des recherches

Airport Council (CAC) officials. The following sections describe the potential costs and benefits for each stakeholder group significantly affected by the LAGs restrictions. Where possible, quantified estimates of costs and benefits are provided over a 10-year-time horizon from 2006 to 2015. All dollar values are expressed in constant 2006 dollars. Below is an overview of the cost-benefit analysis that was prepared for this regulatory submission. A copy of the full report is available upon request.

## Costs

Five stakeholder groups were identified as being the most affected by the LAGs restrictions since August 2006: duty-free stores and other airport concessions (food, beverage and retail stores), airlines, airports, passengers and the federal government.

### Duty-free stores and airport concessions

Duty-free stores and airport concessions have experienced declines in sales since the LAGs restrictions came into effect in August 2006. Volumetric restrictions in place since August 2006 limit the amount of liquids, aerosols and gels passengers can take through pre-board security screening to individual containers of no more than 100 millilitres that can fit in a one litre plastic bag. This has affected the sale of LAGs at airports, both at shops located before pre-board security screening, and shops located after security (e.g. duty free). For example, passengers can no longer purchase beverages and carry them through pre-board screening, and passengers purchasing LAGs in stores located post-security (e.g. duty free) must ensure that their purchases remain within the volumetric limitations (if they are connecting to flights at other airports en route to their ultimate destination). Failure to do so results in the necessity to surrender those purchases when undergoing security screening at a connecting airport.

Even though passengers have the option of placing items in excess of the allowed limits into their checked baggage, this option is often impractical, as passengers typically check their hold baggage as soon as they enter the airport. If the purchases made exceed the limits allowed, passengers may have no other choice but to consume them on the spot or surrender them to the screening officers. To alleviate this dilemma, passengers have simply cut down on their purchases of liquids, aerosols and gels. Even when passengers can access their checked baggage, some still refrain from buying LAGs as, due to their fragility, they could break during the flight or when checked baggage is transported to and from the aircraft. Sales have not returned to their pre-August 2006 levels.

Overall losses in sales for airport concessions due to LAGs restrictions are difficult to estimate. Products not purchased in airports prior to boarding may be offset by purchases made post-security, and/or upon arrival at destination airports. For domestic

de premier plan et des discussions avec l'ACSTA et des fonctionnaires du Conseil des aéroports du Canada (CAC). Les sections qui suivent décrivent les coûts et avantages possibles pour chaque groupe d'intervenants sérieusement touché par les restrictions relatives aux LAG. Dans la mesure du possible, des estimations quantifiées des coûts et des avantages sont fournies sur un horizon de 10 ans, soit de 2006 à 2015. Toutes les valeurs sont exprimées en dollars constants de 2006. On trouvera ci-après un aperçu de l'analyse coûts-avantages préparée pour cette étude d'impact de la réglementation. On peut obtenir un exemplaire du rapport intégral sur demande.

## Coûts

Cinq groupes d'intervenants ont été recensés comme étant le plus sérieusement touchés par les restrictions imposées sur les LAG depuis août 2006 : les boutiques hors taxes et autres concessions aéroportuaires (restauration, bars et magasins de vente au détail), les compagnies aériennes, les aéroports, les passagers et le gouvernement fédéral.

### Boutiques hors taxes et concessions aéroportuaires

Les boutiques hors taxes et les concessions aéroportuaires ont vu baisser leurs ventes depuis l'entrée en vigueur des restrictions imposées sur les LAG en août 2006. En vertu des restrictions volumétriques en vigueur depuis août 2006, les liquides, aérosols et gels que les passagers peuvent avoir en leur possession au moment de subir les contrôles de sûreté de préembarquement sont limités à des contenants individuels d'au plus 100 millilitres qui peuvent entrer dans un sac en plastique d'un litre. Cela a été préjudiciable aux ventes de LAG aux aéroports, aussi bien dans les boutiques situées avant les contrôles de sûreté préembarquement que dans les boutiques situées après les contrôles de sûreté (comme les boutiques hors taxes). Par exemple, les passagers ne peuvent plus acheter de boissons et les avoir en leur possession au moment de franchir les contrôles de préembarquement, et les passagers qui achètent des LAG dans les magasins situés après les contrôles de sûreté (comme les boutiques hors taxes) doivent s'assurer que leurs achats ne dépassent pas les limites volumétriques (s'ils doivent prendre un vol de correspondance dans un autre aéroport avant d'atteindre leur destination finale). À défaut d'agir ainsi, ils seront tenus de remettre les produits ainsi achetés au moment de passer les contrôles de sûreté à l'aéroport de correspondance.

Même si les passagers ont le choix de placer les articles qui dépassent les limites autorisées dans leurs bagages enregistrés, cette option est souvent peu pratique, étant donné que les passagers enregistrent généralement leurs bagages aussitôt qu'ils arrivent à l'aéroport. Si les achats dépassent les limites autorisées, les passagers n'ont pas d'autre choix que de consommer les boissons sur place ou de les remettre aux agents de contrôle. Pour atténuer ce dilemme, les passagers ont tout bonnement réduit leurs achats de liquides, d'aérosols et de gels. Même lorsque les passagers ont accès à leurs bagages enregistrés, certains continuent de s'abstenir d'acheter des LAG car, en raison de leur fragilité, ils risquent de se briser durant le vol ou lors du transport des bagages enregistrés à destination et en provenance des aéroports. Les ventes n'ont pas retrouvé leurs niveaux d'avant août 2006.

Il est difficile d'estimer le manque à gagner des concessions aéroportuaires attribuables aux restrictions imposées sur les LAG. Les produits qui ne sont pas achetés dans les aéroports avant l'embarquement peuvent être compensés par les achats effectués

air travel, this would represent a transfer of sales within Canada from one retailer to another, with no overall loss in sales to Canadian businesses.

Losses to airport duty free were estimated to average \$10.76 million (2006 dollars) over the 10-year period from 2006 to 2015. This estimate was based on available data on annual duty free sales for 2005 to 2007, and assumes that the observed difference in sales in 2006 and 2007 compared to 2005 can be attributed to LAGs. This may result in a significant overestimate of lost sales, since it does not isolate LAGs effects from other influences such as exchange rates.

The costs of these potential lost sales to the airport retailers of duty-free stores, calculated as lost profits, were estimated to be \$726,000 per year. The direct and indirect impact of these potential lost sales on employment, taxes and economic output are discussed below under *Other Potential Impacts*.

### Airlines

Similarly to duty-free stores and concessions, airlines may have also lost sales due to the LAGs restrictions, as several of them offer duty-free items for sale onboard during flights. LAGs bought onboard can be placed in passengers' carry-on baggage, but those may need to be surrendered should they transit through another country enforcing the LAGs restrictions. This would occur if the passenger were required to leave the secure area and then be required to re-enter through a screening checkpoint to continue the next leg of the trip. This situation has had a negative impact on onboard passenger flight sales. The particulars of airport connections are sometimes such that even if LAGs do not have to be surrendered, some passengers are unsure of the situation and refrain from making any purchases. This potential cost was not estimated.

### Airports

There are two types of costs borne by airports: the first is the revenue loss linked to decreased sales at duty-free stores and concessions, as airport authorities often reap a percentage of sales. The second is an increase in operating costs associated with the disposal of LAGs that are surrendered at the security checkpoint.

Lost revenues at airports were estimated to average \$1.72 million per year, based on the assumption that Canadian airport revenues from duty free and concession tenants are 16% of total airport revenues, and that airport revenues would be directly affected by lost revenues estimated for duty-free stores and concessions. The cost of these lost revenues was estimated to be just over \$100,000 per year in lost profits for Canadian airports. Increased operating costs due to LAGs were estimated to be over \$332,000 per year over the 10-year period from 2006 to 2015.

The direct and indirect impact of these potential lost revenues on employment, taxes and economic output are included in "*Other Potential Impacts*" below.

après les contrôles de sûreté et à l'arrivée à l'aéroport de destination. Pour les vols intérieurs, cela représente un transfert des ventes au Canada d'un détaillant à un autre, sans manque à gagner global pour les entreprises canadiennes.

Les pertes essuyées par les boutiques hors taxes dans les aéroports ont été estimées à 10,76 millions de dollars (en dollars de 2006) sur la période de 10 ans allant de 2006 à 2015. Cette estimation est fondée sur les données disponibles relatives aux ventes annuelles hors taxes entre 2005 et 2007 et elle part de l'hypothèse que l'écart observé dans les ventes en 2006 et en 2007 par rapport à 2005 peut être attribué aux LAG. Cela peut aboutir à une sérieuse surestimation du manque à gagner, car les effets des LAG ne sont pas isolés d'autres influences comme les taux de change.

Les coûts de ces ventes perdues par les détaillants aéroportuaires de boutiques hors taxes, calculés comme manque à gagner, ont été estimés à 726 000 \$ par an. Les répercussions directes et indirectes de ces ventes perdues sur l'emploi, les taxes et la production économique sont analysées plus bas sous le titre « *Autres incidences possibles* ».

### Compagnies aériennes

À l'instar des boutiques hors taxes et des concessions, les compagnies aériennes ont sans doute elles aussi essuyé des pertes à cause des restrictions imposées sur les LAG, car plusieurs d'entre elles vendent des articles hors taxes à bord des vols. Or, les LAG achetés à bord peuvent être rangés dans les bagages de cabine des passagers, mais il se peut qu'ils doivent être remis au cas où ces derniers seraient en transit dans un autre pays qui impose les mêmes restrictions sur les LAG. Cela peut se produire si le passager est tenu de quitter une zone stérile avant de franchir un point de contrôle pour poursuivre le tronçon suivant de son voyage. Cette situation a eu des effets fâcheux sur les ventes à bord des vols de passagers. Les caractéristiques des correspondances aux aéroports sont parfois telles que, même si les LAG ne doivent pas être remis, certains passagers connaissent mal la situation et s'abstiennent d'effectuer un achat. Ce coût potentiel n'a donc pas été estimé.

### Aéroports

Les aéroports assument deux types de coûts : les premiers sont les pertes de revenu découlant de la baisse des ventes dans les boutiques hors taxes et les concessions, étant donné que les administrations aéroportuaires prélèvent souvent un certain pourcentage sur les ventes. Les deuxièmes sont une hausse des charges d'exploitation associée à l'élimination des LAG qui sont remis aux points de contrôle de sûreté.

Le manque à recevoir dans les aéroports a été estimé en moyenne à 1,72 million de dollars par an, en partant de l'hypothèse que les recettes des aéroports canadiens sur les ventes hors taxes et les concessionnaires représentent 16 % des recettes aéroportuaires totales, et que les recettes aéroportuaires sont directement touchées par le manque à recevoir estimé au titre des boutiques hors taxes et des concessions. Le coût de ces recettes perdues a été estimé à un peu plus de 100 000 \$ par an en manque à gagner pour les aéroports canadiens. L'augmentation des charges d'exploitation attribuable aux LAG a été estimée à plus de 332 000 \$ par an sur la période de 10 ans, soit de 2006 à 2015.

Les répercussions directes et indirectes de ces recettes perdues sur l'emploi, les taxes et la production économique figurent à la rubrique « *Autres incidences possibles* » ci-après.

Passengers

This stakeholder group includes all Canadian passengers, as well as airlines crews and other personnel. The main costs are the costs of replacing surrendered items and delays due to the extra screening for LAGs. To estimate the cost of surrendered items to passengers, a count of LAGs surrendered at the Ottawa, Toronto (Pearson) and Montréal (Dorval-Trudeau) airports was undertaken, and results were then scaled to a national total per year. The value of surrendered items was estimated at \$9.3 million per year on average. The cost of additional delays for passengers due to LAGs was estimated at \$4.9 million over the first two years, based on CATSA estimates of the average time spent in queues and Transport Canada estimates of the value of time for business and non-business passengers.

Canadian Air Transport Security Authority (CATSA)

The additional costs to CATSA to address the requirements of the new Regulations fall into three broad categories:

- (1) Additional resources for the performance of random *full physical searches* (regulatory requirement) at domestic and international passenger Pre-Board Screening (PBS) checkpoints. This is a new activity for CATSA, since random full physical searches had not previously been required. Additional resources are needed to *prepare passengers* for ban/size and quantity limitations on LAGs. While this is not a requirement under the enhanced measures, this activity is clearly a direct consequence of the LAGs Regulations.
- (2) Additional resources required to conduct *secondary searches* (a regulatory requirement) as a result of the enhanced measures.

Other costs to CATSA included training costs and travel for training, training materials, uniforms, overtime, personnel attrition costs, communication costs and additional equipment costs.

Total additional costs to CATSA to enforce the LAGs restrictions were estimated to average \$31.4 million (2006 dollars) per year over the period 2006 to 2015.

**Benefits**

Two stakeholder groups were identified during consultation sessions with CATSA, CAC and Transport Canada as benefiting the most from the LAGs Regulations. The first group are passengers, which include all Canadian business and non-business air travellers, airline crew and personnel and airport personnel. The second group are airlines.

Passengers

The benefits of the LAG restrictions for passengers is both the increased safety and security due to the lower risk of a terrorist attack on an aircraft involving liquids, gels or aerosols and the facilitation for persons travelling to other countries (such as the

Passagers

Les groupes d'intervenants englobent tous les passagers canadiens, de même que les équipages et autres membres du personnel des compagnies aériennes. Les principaux coûts sont les coûts de remplacement des articles remis et les retards attribuables aux contrôles supplémentaires pour les LAG. Pour estimer le coût des articles remis par les passagers, on a entrepris de dénombrer les LAG remis aux aéroports d'Ottawa, de Toronto (Pearson) et de Montréal (Dorval-Trudeau), et les résultats ont ensuite été proportionnés à un total national par an. La valeur des articles remis a été estimée en moyenne à 9,3 millions de dollars par an. Le coût des retards supplémentaires subis par les passagers à cause des LAG a été estimé à 4,9 millions de dollars au cours des deux premières années, selon les estimations de l'ACSTA de la durée moyenne que les passagers passent dans les files et selon les estimations de Transports Canada de la valeur du temps pour les voyageurs d'affaires et d'agrément.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)

Les coûts supplémentaires engagés par l'ACSTA pour satisfaire aux exigences du nouveau règlement appartiennent à trois grandes catégories :

- (1) ressources supplémentaires pour l'exécution des *fouilles manuelles complètes* aléatoires (une exigence réglementaire) aux points de contrôle préembarquement (PEB) des passagers intérieurs et internationaux. Il s'agit là d'une nouvelle activité pour l'ACSTA car, jusqu'ici, les fouilles manuelles complètes aléatoires n'étaient pas obligatoires; des ressources supplémentaires sont nécessaires pour *préparer les passagers* à l'interdiction et aux limites de taille et de quantité des LAG. Même s'il ne s'agit pas d'une exigence en vertu des mesures renforcées, cette activité est manifestement une conséquence directe des dispositions réglementaires visant les LAG;
- (2) ressources supplémentaires nécessaires pour procéder à des *fouilles secondaires* (une exigence réglementaire) en raison des mesures renforcées.

Parmi les autres coûts engagés par l'ACSTA, il y a les coûts de formation et de déplacement pour suivre la formation, les documents de formation, les uniformes, les heures supplémentaires, les coûts de départ des employés, les coûts de communications et les coûts des équipements supplémentaires.

Les coûts supplémentaires totaux qui résultent pour l'ACSTA de l'imposition des restrictions aux LAG ont été estimés en moyenne à 31,4 millions de dollars (dollars de 2006) par an au cours de la période 2006 à 2015.

**Avantages**

Au cours des séances de consultation avec l'ACSTA, le CAC et Transports Canada, on a recensé deux groupes d'intervenants comme bénéficiant le plus des règlements sur les LAG. Le premier groupe est formé des passagers, ce qui englobe tous les voyageurs d'affaires et à titre privé du Canada, les équipages et les membres du personnel des compagnies aériennes et le personnel aéroportuaire. Le deuxième groupe est constitué par les compagnies aériennes.

Passagers

Au nombre des avantages qui résultent des restrictions imposées sur les LAG pour les passagers, il faut mentionner la sécurité et la sûreté accrues attribuables à la baisse du risque d'un attentat terroriste perpétré contre un aéronef au moyen de liquides, de gels

United States and the European Union) that currently have similar restrictions in place. Without the LAGs restrictions that allow Canada to meet obligations of the International Civil Aviation Organization (ICAO), international air travel from Canada could possibly be prohibited by both overflight and destination countries. The benefits of uninterrupted international and domestic air travel for Canadian business and non-business air travellers, tourism, and overall economic activity have not been quantified, but are obviously very significant to Canada (see also Macroeconomic benefits below).

One of the most challenging aspects of cost-benefit analysis of security regulations is the lack of unclassified first hand data to measure the value to individuals of regulations that decrease the probability of terrorist attacks. However, it is documented in the literature that terrorism has profound negative effects on general well-being because of the potential loss of life and the climate of fear that arise from the perceived threat of terrorist acts. Accordingly, individuals appear to be willing to pay high costs to avoid terrorism incidents. Frey, Luechinger, and Stutzer<sup>2</sup> studied subjective well-being in the case of the Northern Ireland conflict and found that individuals would be willing to pay 41 % of their annual income for a reduction in terrorist activity to a level comparable to that in unaffected parts of the country. Viscusi and Zeckhauser<sup>3</sup> estimate that individuals are willing to pay 50 % or 70 % more for an airplane ticket if the risk of a terrorist act were reduced by 25 % and 100 % respectively. These estimates are not specific to Canada, but they clearly show the value that individuals place on reducing the risk of terrorism.

#### Airlines

The benefits for airlines are similar to those for passengers: increased in-flight security for passengers, crew and aircrafts. Also, harmonization and reciprocal access to countries that also have LAGs restrictions.

#### **Other potential impacts**

##### Macroeconomic benefits

Broadly speaking, the key benefits from the security regulations are the human and economic costs avoided through the reduction in the probability of terrorist attacks. The reason d'être of the LAGs restriction is to reduce the probability of a successful terrorist attack using LAGs and to minimize the negative impact of the threat of such terrorist attacks on Canadians and the economy. The major benefits of the Regulations are therefore the cost potentially avoided — in areas that are vulnerable to terrorist threats — because of the security regulations. Trade, tourism and insurance sectors are particularly affected by terrorism or terrorism threats. The shocks to these sectors are transmitted to other important economic variables such as productivity.

<sup>2</sup> Frey, Bruno S., Simon Leuchinger et al. "Calculating Tragedy: Assessing the Costs of Terrorism." CESifo Working paper No. 1314. Category 1: Public Finance. November 2004.

<sup>3</sup> Viscusi and Zeckhauser. "Sacrificing Civil Liberties to Reduce Terrorist Risks." *The Journal of Risk and Uncertainty*, 26:2/3; pp. 99–120, 2003.

ou d'aérosols, et la plus grande facilité des voyages pour les personnes qui se rendent dans d'autres pays (comme les États-Unis et l'Union européenne) qui ont actuellement des restrictions semblables en place. Sans les restrictions imposées sur les LAG qui permettent au Canada de s'acquitter des obligations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les vols internationaux au départ du Canada seraient sans doute interdits à la fois par les pays survolés et de destination. Les avantages de vols aériens intérieurs et internationaux sans interruption pour les voyageurs canadiens d'affaires et d'agrément, le tourisme et l'activité économique en général n'ont pas été quantifiés, mais ils sont manifestement très importants pour le Canada (voir aussi « Avantages macroéconomiques » ci-après).

L'un des éléments les plus redoutables des analyses coûts-avantages des règlements de sûreté tient à l'absence de données directes non classifiées permettant de mesurer la valeur pour les voyageurs de règlements qui réduisent la probabilité d'attentats terroristes. Toutefois, la documentation démontre amplement que le terrorisme a des effets préjudiciables profonds sur le bien-être général à cause d'éventuelles pertes de vie et du climat de peur qui résulte de la menace perçue d'actes de terrorisme. Par conséquent, les voyageurs semblent prêts à payer le prix fort pour éviter les incidents terroristes. Frey, Luechinger et Stutzer<sup>2</sup> ont étudié le bien-être subjectif dans le cas du conflit en Irlande du Nord et constaté que les personnes sont prêtes à payer 41 % de leur revenu annuel pour un recul de l'activité terroriste à un niveau comparable aux régions du pays qui ne sont pas touchées. Viscusi et Zeckhauser<sup>3</sup> estiment que les personnes sont prêtes à payer 50 % ou 70 % de plus pour un billet d'avion si le risque d'un acte de terrorisme est réduit respectivement de 25 % et de 100 %. Ces estimations ne sont pas propres au Canada, mais elles indiquent clairement l'importance que les personnes attachent à la baisse des risques de terrorisme.

#### Compagnies aériennes

Les avantages qui en résultent pour les compagnies aériennes sont analogues à ceux des passagers : augmentation de la sûreté en vol des passagers, des membres d'équipage et des aéronefs. Par ailleurs, harmonisation et accès réciproque aux pays qui ont imposé des restrictions aux LAG.

#### **Autres incidences possibles**

##### Avantages macroéconomiques

En règle générale, les principaux avantages qui résultent des règlements de sûreté sont les coûts humains et économiques que l'on peut éviter en réduisant la probabilité d'attaques terroristes. La raison d'être des restrictions imposées sur les LAG est précisément de réduire le risque d'un attentat terroriste réussi au moyen de LAG et de minimiser les effets préjudiciables de la menace de tels attentats terroristes sur les Canadiens et sur l'économie. Les principaux avantages du Règlement sont donc les coûts possibles évités, dans des secteurs vulnérables aux menaces terroristes, grâce à la réglementation de sûreté. Les secteurs du commerce, du tourisme et de l'assurance sont particulièrement touchés par le terrorisme et les menaces terroristes. Les chocs ressentis par ces secteurs sont répercutés sur d'autres variables économiques importantes comme la productivité.

<sup>2</sup> Frey, Bruno S., Simon Leuchinger et al. « Calculating Tragedy: Assessing the Costs of Terrorism ». Document de travail n° 1314 du CESifo. Catégorie 1 : Finances publiques, novembre 2004.

<sup>3</sup> Viscusi et Zeckhauser. « Sacrificing Civil Liberties to Reduce Terrorist Risks ». *The Journal of Risk and Uncertainty*, 26:2/3; p. 99–120, 2003.



Research on the macroeconomic effects of terrorism reveals that the impact on economic growth is negative, statistically significant, but small. Countries with ongoing and sustained terrorist threats stand to lose up to 10% of their gross domestic product (GDP). Another finding is that terrorism has a significant negative impact on per capita GDP, investment and exports.<sup>4</sup> Terrorism tends to have a relatively small impact in more diversified economies with strong democratic governance.

Terrorism threats have an immediate impact on trade flows between the country affected and the rest of the world. For example, using data from 200 countries from 1968 to 1979, Nitsch and Schumacher<sup>5</sup> find that a doubling of the number of terrorist incidents decreases bilateral trade between targeted economies by about 4%. Trade-based economies are even more affected by terrorist events that result in the shutdown of major ports or airports. Extra trade security measures taken in response to the 9/11 attacks cost from 1 to 3% of North American trade flows, equivalent to increasing traders' annual costs from between US\$5.6 and US\$15.8 billion (Organisation for Economic Co-operation and Development, 2002).

The tourism sector is one sector that is significantly affected by terrorism or the threat of terrorism. Following the 9/11 terrorist attacks, total tourism expenditures in Canada in the fourth quarter of 2002 were \$201 million lower than in the second quarter of 2001; in the sixth quarter following 9/11, total tourism expenditures fell by 1.7%, while Canadian GDP increased by 4.1%.<sup>6</sup>

#### Macroeconomic costs

Potential lost sales due to LAGs for duty-free shops and airports could impact on employment, wages, taxes and overall economic output. Using input-output multipliers for the air transportation industry, the direct and indirect impact of lost sales were estimated to

- result in 198 fewer jobs per year;
- reduce wages paid by about \$6.7 million per year;
- result in \$1.34 million less income tax paid to the federal government per year;
- reduce collection of sales tax by \$300,000 per year; and
- reduce overall economic output in the Canadian economy by \$24.4 million per year.

Les recherches sur les effets macroéconomiques du terrorisme révèlent que l'impact sur la croissance économique est négatif, statistiquement significatif, mais restreint. Les pays qui sont constamment menacés par les terroristes courent le risque de perdre jusqu'à 10 % de leur produit intérieur brut (PIB). Une autre constatation est que le terrorisme a un effet négatif significatif sur le PIB par tête d'habitant, sur les investissements et les exportations<sup>4</sup>. Le terrorisme a généralement un impact relativement minime sur les économies plus diversifiées dirigées par un gouvernement démocratique fort.

Les menaces terroristes ont un effet immédiat sur les échanges commerciaux entre le pays touché et le reste du monde. Par exemple, en prenant les données de 200 pays entre 1968 et 1979, Nitsch et Schumacher<sup>5</sup> ont constaté que la multiplication par deux du nombre d'incidents terroristes réduit d'environ 4 % les échanges commerciaux bilatéraux entre les économies ciblées. Les économies tributaires du commerce sont encore plus touchées par les incidents terroristes qui entraînent la fermeture des principaux ports ou aéroports. Les mesures supplémentaires visant à assurer la sécurité des échanges commerciaux et prises à la suite des attentats du 11 septembre coûtent entre 1 % et 3 % des échanges commerciaux nord-américains, ce qui équivaut à une hausse des coûts annuels des négociants se situant entre 5,6 et 15,8 milliards de dollars américains (Organisation de coopération et de développement économiques, 2002).

Le tourisme est un secteur qui est sérieusement touché par le terrorisme ou les menaces terroristes. À la suite des attentats terroristes du 11 septembre, les dépenses touristiques totales au Canada au quatrième trimestre de 2002 ont été inférieures de 201 millions de dollars par rapport au deuxième trimestre de 2001; au cours du sixième trimestre suivant le 11 septembre, les dépenses touristiques totales ont reculé de 1,7 % alors que le PIB du Canada a augmenté de 4,1 %<sup>6</sup>.

#### Coûts macroéconomiques

L'éventuel manque à gagner des boutiques hors taxes et des aéroports à cause des LAG peut avoir un impact sur l'emploi, les salaires, les impôts et la production économique en général. À l'aide des processeurs d'entrée-sortie de l'industrie du transport aérien, on a estimé que les répercussions directes et indirectes du manque à gagner :

- se traduisaient par 198 emplois en moins par an;
- réduisaient les salaires versés d'environ 6,7 millions de dollars par an;
- entraînaient une baisse de 1,34 million de dollars de l'impôt sur le revenu versé au gouvernement fédéral chaque année;
- réduisaient la perception des taxes de vente de 300 000 \$ par an;
- réduisaient la production économique globale dans l'économie canadienne de 24,4 millions de dollars par an.

<sup>4</sup> Todd Sandler and Walter Enders. "Economic Consequences of Terrorism in Developed and Developing Countries" 2005.

<sup>5</sup> Nitsch, Volker and Dieter Schumacher. "Terrorism and international trade: An empirical investigation." *European Journal of Political Economy*, Vol. 20, 2004, pp. 432-433.

<sup>6</sup> David Wilton. "Long Term Trends and Cycles in Canadian Tourism." A Research Report Prepared for the Canadian Tourism Commission. Ottawa, August 2004.

<sup>4</sup> Todd Sandler et Walter Enders. « Economic Consequences of Terrorism in Developed and Developing Countries », 2005.

<sup>5</sup> Nitsch, Volker et Dieter Schumacher. « Terrorism and international trade: An empirical investigation ». *European Journal of Political Economy*, vol. 20, 2004, p. 432 et 433.

<sup>6</sup> David Wilton. « Tendances et cycles à long terme du tourisme au Canada ». Rapport de recherche préparé pour la Commission canadienne du tourisme. Ottawa, août 2004.

**Cost-benefit summary statement**

The table below provides a summary of the estimated benefits and costs of the LAGs regulatory proposal. Due to the uncertainty in quantifying the potential benefits in terms of lives saved, the Net Benefits are shown as the number of lives that would have to be saved over the period 2006 to 2015 for the regulation to be cost-effective — in other words, the number of lives saved to realize a net present value of at least \$0. While the cost-benefit analysis concludes that at least 47 lives would have to be saved over a 10-year time period to justify the costs of the LAGs restrictions, the August 2006 terrorist plot alone, if successful, could have destroyed two Canadian aircraft carrying at least 400 people.

Cost-Benefit Statement		Base Year (2006)	Final Year (2015)	Total (PV)	Average Annual
<b>A. Quantified Impacts \$M</b>					
Benefits	Canadians	\$35.4	\$48.9	\$299.5	\$43.5
Costs	Private sector	\$0.6	\$0.3	\$6.6	\$1.0
	CATSA	\$26.5	\$38.5	\$221.6	\$31.4
	Passengers	\$8.3	\$10.0	\$71.4	\$11.2
Net Benefits (number of lives saved to be cost effective)				47	6.8
<b>B. Quantified Impacts — non \$</b>					
No other impacts were quantified					
<b>C. Qualitative Impacts</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Significant positive impacts on Canadians' ability to travel to other countries (such as the United States and countries within the European Union) that currently have similar regulations in place. If Canada did not maintain LAGs security measures, international air travel from Canada could possibly be prohibited by both overflight and destination countries.</li> <li>• Significant positive benefits: tourism, investment, insurance costs, and passenger confidence.</li> </ul>					

**Rationale**

Screening for prohibited items at airports is an obligation of the International Civil Aviation Organization (ICAO), which as a member state, Canada is expected to meet. These amendments make permanent CATSA's requirement to screen for prohibited items and meet the ICAO standard. The current restrictions on LAGs were developed in cooperation with the United States and the European Union. The Canadian regulations are crucial to not only mitigate the threat and risk of a liquid explosive being used on board an aircraft departing a Canadian airport but to maintain uninterrupted domestic and international air operations.

**Consultation**

Consultation with aviation security stakeholders

All the regulatory amendments were developed using feedback obtained through consultations with approximately 800 aviation security stakeholders. Key participants in the consultation process included the CATSA, aerodrome operators, air carriers, industry

**État récapitulatif des coûts-avantages**

Le tableau ci-dessous récapitule les coûts et avantages estimatifs du projet de règlement sur les LAG. Compte tenu de l'incertitude qui auréole la quantification des avantages possibles sur le plan des vies épargnées, les avantages nets représentent le nombre de vies qu'il faudrait épargner au cours de la période 2006 à 2015 pour que le règlement soit rentable — en d'autres termes, le nombre de vies épargnées pour réaliser une valeur actualisée nette d'au moins 0 \$. Bien que l'analyse des coûts-avantages conclue qu'au moins 47 vies devraient être sauvées sur une période de 10 ans pour justifier les coûts relatifs aux restrictions des LAG, le complot terroriste survenu en août 2006, s'il avait réussi, aurait détruit à lui seul deux avions canadiens avec au moins 400 personnes à bord.

État récapitulatif des coûts-avantages		Année de référence (2006)	Dernière année (2015)	Total (VA)	Moyenne annuelle
<b>A. Impacts quantifiés M\$</b>					
Avantages	Canadiens	35,4 \$	48,9 \$	299,5 \$	43,5 \$
Coûts	Secteur privé	0,6 \$	0,3 \$	6,6 \$	1,0 \$
	ACSTA	26,5 \$	38,5 \$	221,6 \$	31,4 \$
	Passagers	8,3 \$	10,0 \$	71,4 \$	11,2 \$
Avantages nets (nombre de vies qu'il faut sauver pour que cela soit rentable)				47	6,8
<b>B. Impacts quantifiés — non pécuniaires</b>					
Aucun autre impact n'a été quantifié					
<b>C. Impacts qualitatifs</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impacts positifs significatifs sur la capacité des Canadiens à se rendre dans d'autres pays (comme les États-Unis et les pays membres de l'Union Européenne) qui ont actuellement des règlements analogues en vigueur. Si le Canada ne maintenait pas de mesures de sûreté sur les LAG, les vols aériens internationaux au départ du Canada pourraient être interdits par les pays survolés et de destination.</li> <li>• Avantages positifs significatifs sur le tourisme, les investissements, les coûts d'assurance et la confiance des passagers.</li> </ul>					

**Justification**

Le contrôle des articles interdits dans les aéroports est une obligation imposée par l'OACI que le Canada est censé remplir, en sa qualité d'État membre. En vertu des modifications, l'ACSTA sera tenue, à titre permanent, d'assurer le contrôle des articles interdits et de respecter ainsi la norme de l'OACI. Les restrictions imposées sur les LAG ont été établies avec la collaboration des États-Unis et de l'Union européenne. La réglementation canadienne ne revêt pas seulement une importance névralgique pour atténuer la menace et le risque que des explosifs liquides soient utilisés à bord d'un aéronef au départ d'un aéroport canadien, mais pour éviter d'interrompre les vols aériens intérieurs et internationaux.

**Consultation**

Consultations avec les intervenants de la sûreté aérienne

Toutes les modifications réglementaires ont été élaborées en tenant compte de la teneur des consultations tenues avec environ 800 intervenants de la sûreté aérienne. Parmi les principaux participants à ces consultations, il faut mentionner l'ACSTA, les

associations, and labour groups. All stakeholders agreed that it was necessary to permanently embed CATSA's requirement to screen for prohibited items, which is currently located in the Interim Order, into regulations; and that the terminology in the Regulations should be clarified.

#### Comments received from Pre-Publication

These amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 4, 2009, for a 30-day comment period. The department received two letters with comments: one from CATSA and the other from a private citizen. Both stakeholders indicated support of the draft Regulations; however, the private citizen suggested that airports should relocate or install additional water fountains in suitable locations post screening. This suggestion has been forwarded to the Canadian Airports Council to disseminate to their members for their consideration.

#### EKOS Public Opinion Research on LAGs

According to the June 2008 EKOS Public Opinion Research Poll, *Public Awareness and Understanding of the Policy on LAGs*, 9 out of 10 travellers were aware of the LAGs restrictions at airports and 7 out of 10 travellers supported these restrictions. The EKOS Poll was conducted to obtain Canadians' perceptions on security issues and to examine the public's view of government responses to these issues. These results are a clear indicator of travellers' continued support.

#### **Implementation, enforcement and service standards**

The amendments also include consequential amendments to the *Designated Provision Regulations*. Individuals, including the general public and companies, are subject to these Regulations, where applicable. These are monetary penalties that Transport Canada could issue as a means to enforce the Regulations.

In all cases, the enforcement response by Transport Canada's aviation security inspectors is tailored to achieve both compliance and deterrence. Administrative monetary penalties are generally imposed as a last recourse if other enforcement tools cannot achieve that objective. Other enforcement options include warnings (oral and written), seeking assurances of compliance, and the suspending or cancelling of Canadian aviation documents such as an Air Operator Certificate.

The tool to be used in any particular instance will depend upon the following:

- (a) seriousness of the contravention;
- (b) circumstances when it was committed (e.g. whether it was committed willfully or deliberately);
- (c) seriousness of any consequences;
- (d) compliance record of the offender; and
- (e) willingness of the offender to take measures to ensure compliance in the future.

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.

exploitants d'aéroports, les transporteurs aériens, les associations industrielles et les groupes syndicaux. Tous les intervenants ont convenu qu'il était indispensable d'enclâsser à titre permanent dans un règlement l'obligation qui incombe à l'ACSTA de contrôler les articles interdits, obligation qui figure actuellement dans l'arrêté d'urgence, et qu'il fallait éclaircir la terminologie du Règlement.

#### Observations reçues à la suite de la publication préalable

Ces modifications ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 4 juillet 2009, avec une période de commentaires de 30 jours. Le Ministère a reçu deux lettres de commentaires : l'une de l'ACSTA et l'autre d'un citoyen. Tous deux ont signifié leur appui au projet de règlement; toutefois, le citoyen a suggéré que les aéroports déplacent ou installent d'autres fontaines à boire dans des endroits appropriés au-delà des points de contrôle. Cette suggestion a été transmise au Conseil des aéroports du Canada pour qu'elle soit soumise à l'examen de ses membres.

#### Sondage d'opinion d'EKOS sur les LAG

D'après le sondage d'opinion réalisé par EKOS en juin 2008, *Public Awareness and Understanding of the Policy on LAGs*, 9 voyageurs sur 10 étaient au courant des restrictions imposées sur les LAG dans les aéroports et 7 voyageurs sur 10 y étaient favorables. Le sondage d'EKOS a été réalisé pour connaître les perceptions des Canadiens sur les questions de sûreté et examiner le point de vue du public au sujet des réactions du gouvernement face à ces questions. Ces résultats indiquent clairement l'appui indéfectible des voyageurs.

#### **Mise en œuvre, application et normes de service**

Les modifications comportent également des modifications accessoires au *Règlement sur les textes désignés*. Les personnes, notamment le grand public et les entreprises, sont assujetties à ce règlement, le cas échéant. Des sanctions pécuniaires peuvent être imposées par Transports Canada pour faire appliquer le Règlement.

Dans tous les cas, la réaction des inspecteurs de sûreté aérienne de Transports Canada en matière d'application de la loi est conçue à la fois pour inciter à la conformité et comme facteur de dissuasion. Des sanctions administratives pécuniaires sont généralement infligées en dernier recours si d'autres instruments d'application de la loi ne permettent pas d'atteindre cet objectif. Parmi les autres options d'application de la loi, mentionnons les avertissements (verbaux et écrits), les garanties de conformité et la suspension ou l'annulation de documents d'aviation canadiens comme un certificat d'exploitation aérienne.

L'instrument à utiliser dans un cas particulier dépendra des éléments suivants :

- a) la gravité de l'infraction;
- b) les circonstances dans lesquelles elle a été commise (si elle a été commise volontairement ou délibérément);
- c) la gravité des conséquences;
- d) le bilan de conformité du contrevenant;
- e) la volonté du contrevenant de prendre des mesures pour assurer la conformité à l'avenir.

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.

It is worthwhile to note that administrative monetary penalty schemes established under the *Aeronautics Act* for aviation security are similar to those under this Act for aviation safety as well as those contained in the *Marine Transportation Security Act* and the *Canada Shipping Act, 2001*, all of which are administered by Transport Canada. Other federal departments and agencies, including Health Canada and Agriculture and Agri-Food Canada, also rely on administrative monetary penalty schemes as an alternative to enforcing regulatory offences in the criminal courts.

By way of comparison, the United States imposes a maximum penalty of \$10,000 for individuals and a maximum of \$25,000 for corporations per violation of its aviation security regulations. Similar to the enforcement philosophy used by Transport Canada, the U.S. Transportation Security Administration uses the *Sanction Guideline Table* to determine appropriate monetary penalty for contraventions. A range of factors, including prior violations and mitigating circumstances, is also considered in determining an appropriate penalty.

#### **Performance measurement and evaluation**

The LAGs regulatory amendments are part of Transport Canada's fourth Strategic Outcome: A Secure Transportation System, as noted in the Department's Program Activity Architecture. In this context, the regulatory amendments support the Aviation Security Program under the sub-activity of Aviation Security Regulatory Framework (4.1.1).

These Regulations make permanent the authority for Canadian Air Transport Security personnel to screen and restrict the amount of liquids, gels and aerosols that are brought on board by passengers. The restrictions were developed in cooperation with the United States and the European Union and are consistent with international standards. Canadian regulations are crucial for mitigating the risk of a liquid explosive being used successfully on board an aircraft departing a Canadian airport and for maintaining uninterrupted air operations to the countries of Canada's international trading partners. Increased awareness of the restrictions of LAGs on aircraft and closer collaboration with CATSA personnel will ensure that passengers and their belongings move quickly through screening checkpoints, thus enabling CATSA to focus on areas of higher risk to the security of passengers. The amendments contribute to several key aviation security outcomes, including

1. increased alignment of aviation security with risk;
2. increased capability with international trading partners; and
3. increased compliance with the Regulations.

#### **Performance measurement and reporting**

Indicators which would be used to measure the performance of the key aviation security outcomes include

- consistency of Canada's security regulations with ICAO standards and those from other countries;

Il vaut la peine de mentionner que les régimes de sanctions administratives pécuniaires établis en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* pour assurer la sûreté aérienne sont analogues aux régimes établis en vertu de cette loi pour la sécurité aérienne de même qu'à ceux que contiennent la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, qui sont toutes administrées par Transports Canada. D'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral, parmi lesquels Santé Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada, ont recours à des régimes de sanctions administratives pécuniaires comme solution de rechange aux poursuites devant les tribunaux criminels.

À titre de comparaison, les États-Unis imposent une sanction maximale de 10 000 \$ pour les personnes physiques et de 25 000 \$ pour les personnes morales au titre d'une infraction à sa réglementation sur la sûreté aérienne. À l'instar de la philosophie de Transports Canada, la Transportation Security Administration des États-Unis utilise le *Sanction Guideline Table* pour calculer la sanction pécuniaire qui convient à tel type d'infraction. Un éventail de facteurs, parmi lesquels des infractions préalables et des circonstances atténuantes, sont également pris en considération avant de déterminer la sanction qui convient.

#### **Mesures de rendement et évaluation**

Le Règlement sur les LAG s'inscrit dans le quatrième résultat stratégique de Transports Canada intitulé : Un réseau de transport sûr, comme l'atteste l'Architecture des activités des programmes du Ministère. À cet égard, le Règlement appuie le Programme de sûreté aérienne en vertu de la sous-activité « Cadre de réglementation de la sûreté aérienne » (4.1.1).

Ce règlement confère à titre permanent le pouvoir au personnel de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien de contrôler et de limiter le volume de liquides, de gels et d'aérosols que les passagers peuvent embarquer à bord d'un aéronef. Les restrictions ont été conçues avec la collaboration des États-Unis et de l'Union européenne et elles sont conformes aux normes internationales. Le règlement canadien revêt une importance cruciale pour atténuer le risque qu'un explosif liquide soit utilisé à bord d'un aéronef au départ d'un aéroport canadien et éviter l'interruption des vols aériens vers les pays qui sont des partenaires commerciaux internationaux du Canada. Grâce à une sensibilisation accrue aux restrictions frappant les LAG à bord des aéronefs et à une collaboration plus étroite avec le personnel de l'ACSTA, les passagers et leurs effets pourront franchir plus rapidement les points de contrôle, ce qui permettra à l'ACSTA de se concentrer sur les secteurs qui présentent plus de risques pour la sûreté des passagers. Les modifications contribuent à plusieurs résultats clés de la sûreté aérienne, notamment à l'amélioration des points suivants :

1. mesures accrues de sûreté aérienne prises en fonction des risques;
2. capacité accrue avec les partenaires commerciaux internationaux;
3. conformité accrue à la réglementation.

#### **Mesure du rendement et rapports**

Parmi les indicateurs qui servirait à mesurer le rendement des résultats clés de la sûreté aérienne, mentionnons :

- la cohérence entre la réglementation canadienne sur la sûreté et les normes de l'OACI et celles des autres pays;

- an increase in public awareness of restrictions of LAGs and reduction in the types and volumes of LAGs collected by CATSA personnel; and
- the alignment of the aviation security with actual threat and risk assessments.

Performance information on performance achieved will be reported annually to the Government Committee on Aviation Security as well as to the general public in Transport Canada's *Report on Plans and Priorities* and the *Departmental Performance Report*.

#### **Evaluation strategy**

The Aviation Security Regulatory Framework (of which these Regulations form part), Oversight and the Airport Policing Contribution programs are to be evaluated by Transport Canada's Evaluation Services over the 2011-12 to 2012-13 period and are referenced in Transport Canada's Evaluation Plan dated April 2009. The LAGs component of the regulatory amendments forms one element of the broader program evaluation. The issues, questions and methodological approach to evaluating the performance of the LAGs regulatory amendments will be determined in the plan for the broader evaluation.

A copy of the Performance Measurement and Evaluation Plan is available upon request.

#### **Contact**

Sandra Miller  
Chief  
Regulatory Planning and Services  
Aviation Security Regulatory Affairs  
Transport Canada  
330 Sparks Street  
Place de Ville, Tower C, 13th Floor  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Telephone: 613-998-9605  
Fax: 613-990-5046  
Email: Sandra.Miller@tc.gc.ca

- la sensibilisation accrue du public aux restrictions des LAG et la réduction des types et des volumes de LAG remis par le personnel de l'ACSTA;
- la cohérence entre les mesures de sûreté aérienne et les évaluations de la menace et des risques.

Les données sur le rendement atteint feront l'objet d'un rapport annuel à l'intention du Comité gouvernemental sur la sûreté aérienne de même que du grand public dans le *Rapport sur les plans et les priorités* et le *Rapport sur le rendement ministériel* de Transports Canada.

#### **Stratégie d'évaluation**

Le Cadre de réglementation de la sûreté aérienne (dont ce règlement fait partie) ainsi que les programmes de contribution à la surveillance et aux services de police dans les aéroports doivent être évalués par les Services d'évaluation de Transports Canada entre 2011-2012 et 2012-2013, et ils sont mentionnés dans le Plan d'évaluation de Transports Canada en date d'avril 2009. Le volet LAG du Règlement constitue un seul élément de l'évaluation plus vaste du programme. Les enjeux, les questions et la stratégie méthodologique utilisés pour évaluer le rendement du Règlement sur les LAG seront déterminés dans le plan pour faire l'objet d'une évaluation plus approfondie.

Un exemplaire du Plan de mesure et d'évaluation du rendement est disponible sur demande.

#### **Personne-ressource**

Sandra Miller  
Chef  
Planification et services réglementaires  
Affaires réglementaires  
Sûreté aérienne  
Transports Canada  
330, rue Sparks  
Place de Ville, Tour C, 13<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Téléphone : 613-998-9605  
Télécopieur : 613-990-5046  
Courriel : Sandra.Miller@tc.gc.ca

Registration  
SOR/2009-293 October 22, 2009

CANADIAN AIR TRANSPORT SECURITY AUTHORITY  
ACT

### **Regulations Amending the CATSA Aerodrome Designation Regulations**

P.C. 2009-1768 October 22, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to paragraph 34(a) of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the CATSA Aerodrome Designation Regulations*.

#### **REGULATIONS AMENDING THE CATSA AERODROME DESIGNATION REGULATIONS**

##### **AMENDMENTS**

1. The reference “Fredericton” in the schedule to the *CATSA Aerodrome Designation Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:

Fredericton International

2. The reference “Halifax International” in the schedule to the Regulations is replaced by the following:

Halifax (Robert L. Stanfield International)

3. The reference “Moncton” in the schedule to the Regulations is replaced by the following:

Greater Moncton International

4. The reference “Winnipeg International” in the schedule to the Regulations is replaced by the following:

Winnipeg (James Armstrong Richardson International)

##### **COMING INTO FORCE**

5. These Regulations come into force on October 31, 2009.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 2120, following SOR/2009-292.

Enregistrement  
DORS/2009-293 Le 22 octobre 2009

LOI SUR L'ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA  
SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

### **Règlement modifiant le Règlement sur la désignation des aéroports de l'ACSTA**

C.P. 2009-1768 Le 22 octobre 2009

Sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et en vertu de l'alinéa 34a) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la désignation des aéroports de l'ACSTA*, ci-après.

#### **RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA DÉSIGNATION DES AÉRODROMES DE L'ACSTA**

##### **MODIFICATIONS**

1. La mention « Fredericton » qui figure à l'annexe du *Règlement sur la désignation des aéroports de l'ACSTA*<sup>1</sup> est remplacée par ce qui suit :

Fredericton (aéroport international)

2. La mention « Halifax (aéroport international) » qui figure à l'annexe du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Halifax (aéroport international Robert L. Stanfield)

3. La mention « Moncton » qui figure à l'annexe du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Moncton (aéroport international du Grand)

4. La mention « Winnipeg (aéroport international) » qui figure à l'annexe du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Winnipeg (aéroport international James Armstrong Richardson)

##### **ENTRÉE EN VIGUEUR**

5. Le présent règlement entre en vigueur le 31 octobre 2009.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 2120, à la suite du DORS/2009-292.

<sup>a</sup> S.C. 2002, c. 9, s. 2  
<sup>1</sup> SOR/2002-180

<sup>a</sup> L.C. 2002, ch. 9, art. 2  
<sup>1</sup> DORS/2002-180

Registration  
SOR/2009-294 October 23, 2009

BROADCASTING ACT

**Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Broadcasting Act**

Whereas, pursuant to subsection 10(3) of the *Broadcasting Act*<sup>a</sup>, a copy of the proposed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Broadcasting Act*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 4, 2009 and a reasonable opportunity was afforded to licensees and other interested persons to make representations to the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission with respect to the proposed Regulations;

Therefore, the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, pursuant to subsection 10(1) of the *Broadcasting Act*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Broadcasting Act*.

Gatineau, Quebec, October 22, 2009

ROBERT A. MORIN  
*Secretary General*  
*Canadian Radio-television and*  
*Telecommunications Commission*

**REGULATIONS AMENDING CERTAIN REGULATIONS MADE UNDER THE BROADCASTING ACT**

**TELEVISION BROADCASTING REGULATIONS, 1987**

**1. The definition “Canadian program” in section 2 of the *Television Broadcasting Regulations, 1987*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

“Canadian program” means a program

- (a) in respect of which a Canadian film or video production certificate referred to in section 125.4 of the *Income Tax Act* has been issued by the Minister of Canadian Heritage, or
- (b) that qualifies as a Canadian program in accordance with the criteria established by the Commission in Appendices I and II to Public Notice CRTC 2000-42 dated March 17, 2000, entitled *Certification for Canadian Programs — A Revised Approach* and published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 20, 2000; (*émission canadienne*)

**PAY TELEVISION REGULATIONS, 1990**

**2. The definitions “Canadian program” and “program” in subsection 2(1) of the *Pay Television Regulations, 1990*<sup>2</sup> are replaced by the following:**

“Canadian program” means a program

- (a) in respect of which a Canadian film or video production certificate referred to in section 125.4 of the *Income Tax Act* has been issued by the Minister of Canadian Heritage, or

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 11  
<sup>1</sup> SOR/87-49  
<sup>2</sup> SOR/90-105

Enregistrement  
DORS/2009-294 Le 23 octobre 2009

LOI SUR LA RADIODIFFUSION

**Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la radiodiffusion**

Attendu que, conformément au paragraphe 10(3) de la *Loi sur la radiodiffusion*<sup>a</sup>, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la radiodiffusion*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 4 juillet 2009 et que les titulaires de licences et autres intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard,

À ces causes, en vertu du paragraphe 10(1) de la *Loi sur la radiodiffusion*<sup>a</sup>, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes prend le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la radiodiffusion*, ci-après.

Gatineau (Québec), le 22 octobre 2009

*Le secrétaire général du Conseil de la*  
*radiodiffusion et des télécommunications canadiennes,*  
ROBERT A. MORIN

**RÈGLEMENT MODIFIANT CERTAINS RÈGLEMENTS PRIS EN VERTU DE LA LOI SUR LA RADIODIFFUSION**

**RÈGLEMENT DE 1987 SUR LA TÉLÉDIFFUSION**

**1. La définition de « émission canadienne », à l'article 2 du *Règlement de 1987 sur la télédiffusion*<sup>1</sup> est remplacée par ce qui suit :**

« émission canadienne » S'entend de l'émission :

- a) soit à l'égard de laquelle un certificat de production cinématographique ou magnétoscopique canadienne au sens de l'article 125.4 de la *Loi de l'impôt sur le revenu* a été délivré par le ministre du Patrimoine canadien;
- b) soit qui satisfait aux critères d'une émission canadienne fixés par le Conseil aux annexes I et II de l'avis public CRTC 2000-42 du 17 mars 2000 intitulé *Certification des émissions canadiennes — Approche révisée* et publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 20 mai 2000. (*Canadian program*)

**RÈGLEMENT DE 1990 SUR LA TÉLÉVISION PAYANTE**

**2. Les définitions de « émission » et « émission canadienne », au paragraphe 2(1) du *Règlement de 1990 sur la télévision payante*<sup>2</sup>, sont respectivement remplacées par ce qui suit :**

« émission » Présentation radiodiffusée de matière sonore et visuelle visant à informer ou à divertir et qui fait partie d'une catégorie visée à la colonne I de l'article 6 de l'annexe I, à

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 11  
<sup>1</sup> DORS/87-49  
<sup>2</sup> DORS/90-105

(b) that qualifies as a Canadian program in accordance with the criteria established by the Commission in Appendices I and II to Public Notice CRTC 2000-42 dated March 17, 2000, entitled *Certification for Canadian Programs — A Revised Approach* and published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 20, 2000; (*émission canadienne*)

“program” means a broadcast presentation of sound and visual matter that is designed to inform or entertain and that falls into a category set out in item 6, column I, of Schedule I, but does not include visual images, whether or not combined with sounds, that consist predominantly of alphanumeric text; (*émission*)

### SPECIALTY SERVICES REGULATIONS, 1990

**3. The definitions “Canadian program” and “program” in section 2 of the *Specialty Services Regulations, 1990*<sup>3</sup> are replaced by the following:**

“Canadian program” means a program

(a) in respect of which a Canadian film or video production certificate referred to in section 125.4 of the *Income Tax Act* has been issued by the Minister of Canadian Heritage, or

(b) that qualifies as a Canadian program in accordance with the criteria established by the Commission in Appendices I and II to Public Notice CRTC 2000-42 dated March 17, 2000, entitled *Certification for Canadian Programs — A Revised Approach* and published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 20, 2000; (*émission canadienne*)

“program” means a broadcast presentation of sound and visual matter that is designed to inform or entertain and that falls into a category set out in item 6, column I, of Schedule I, but does not include visual images, whether or not combined with sounds, that consist predominantly of alphanumeric text; (*émission*)

### COMING INTO FORCE

**4. These Regulations come into force on the day on which they are registered.**

### EXPLANATORY NOTE

*(This note is not part of the Regulations.)*

The amendments allow a program which is certified as Canadian by the Minister of Canadian Heritage, on the recommendation of the Canadian Audio-Visual Certification Office or Telefilm Canada, to be recognized as a Canadian program for the purposes of meeting the regulatory requirements. The amendments also replace the definition “program” in the *Pay Television Regulations, 1990* and the *Specialty Services Regulations, 1990* to correct an inconsistency between the definition of that term in those Regulations and its definition in the *Broadcasting Act*.

<sup>3</sup> SOR/90-106

l’exception des images, muettes ou non, consistant essentiellement en des lettres ou des chiffres. (*program*)

« émission canadienne » S’entend de l’émission :

a) soit à l’égard de laquelle un certificat de production cinématographique ou magnétoscopique canadienne au sens de l’article 125.4 de la *Loi de l’impôt sur le revenu* a été délivré par le ministre du Patrimoine canadien;

b) soit qui satisfait aux critères d’une émission canadienne fixés par le Conseil aux annexes I et II de l’avis public CRTC 2000-42 du 17 mars 2000 intitulé *Certification des émissions canadiennes — Approche révisée* et publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 20 mai 2000. (*Canadian program*)

### RÈGLEMENT DE 1990 SUR LES SERVICES SPÉCIALISÉS

**3. Les définitions de « émission » et « émission canadienne », à l’article 2 du *Règlement de 1990 sur les services spécialisés*<sup>3</sup>, sont respectivement remplacées par ce qui suit :**

« émission » Présentation radiodiffusée de matière sonore et visuelle visant à informer ou à divertir et qui fait partie d’une catégorie visée à la colonne I de l’article 6 de l’annexe I, à l’exception des images, muettes ou non, consistant essentiellement en des lettres ou des chiffres. (*program*)

« émission canadienne » S’entend de l’émission :

a) soit à l’égard de laquelle un certificat de production cinématographique ou magnétoscopique canadienne au sens de l’article 125.4 de la *Loi de l’impôt sur le revenu* a été délivré par le ministre du Patrimoine canadien;

b) soit qui satisfait aux critères d’une émission canadienne fixés par le Conseil aux annexes I et II de l’avis public CRTC 2000-42 du 17 mars 2000 intitulé *Certification des émissions canadiennes — Approche révisée* et publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 20 mai 2000. (*Canadian program*)

### ENTRÉE EN VIGUEUR

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

### NOTE EXPLICATIVE

*(La présente note ne fait pas partie du règlement.)*

Les modifications prévoient que l’émission qui a été certifiée comme émission canadienne par le ministre du Patrimoine canadien sur la recommandation du Bureau de certification des produits audiovisuels canadiens ou de Téléfilm Canada peut être reconnue comme émission canadienne. Elles visent également à remplacer la définition de « émission » au *Règlement de 1990 sur la télévision payante* et au *Règlement de 1990 sur les services spécialisés* afin de corriger une divergence entre cette définition et celle figurant dans la *Loi sur la radiodiffusion*.

<sup>3</sup> DORS/90-106



Registration  
SI/2009-110 November 11, 2009

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

### Right of Permanent Residence Fees Remission Order

P.C. 2009-1753 October 22, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration and the Treasury Board, pursuant to subsection 23(2.1)<sup>a</sup> of the *Financial Administration Act*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Right of Permanent Residence Fees Remission Order*.

#### RIGHT OF PERMANENT RESIDENCE FEES REMISSION ORDER

##### INTERPRETATION

1. The following definitions apply in this Order.

“Canadian mission worker” means a citizen and resident of Afghanistan who directly supports the Canadian mission in Kandahar province, either

(a) as an employee or independent contractor of a department or agency of the Government of Canada; or

(b) as an employee or independent contractor of a person or entity that has entered into a contract with a department or agency of the Government of Canada. (*travailleur de la mission canadienne*)

“common-law partner” has the same meaning as in subsection 1(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*. (*conjoint de fait*)

“JRC” means the Joint Referral Committee, established by the Government of Canada and composed of senior Canadian government officials. (*CMR*)

“spouse” means a person who is considered to be a spouse under the *Immigration and Refugee Protection Regulations*. (*époux*)

##### REMISSION

2. Remission is granted, to persons who meet the conditions set out in section 3, of the fees paid or payable under subsection 303(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* for the acquisition of permanent resident status.

##### CONDITIONS

3. The remission is granted on the condition that

(a) the person

(i) is or was a Canadian mission worker who carried out their duties in Kandahar province for at least 12 months, consecutive or not, since October 9, 2007 and, due to that work,

Enregistrement  
TR/2009-110 Le 11 novembre 2009

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

### Décret de remise visant les frais de droit de résidence permanente

C.P. 2009-1753 Le 22 octobre 2009

Sur recommandation du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et du Conseil du Trésor et en vertu du paragraphe 23(2.1)<sup>a</sup> de la *Loi sur la gestion des finances publiques*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, prend le *Décret de remise visant les frais de droit de résidence permanente*, ci-après.

#### DÉCRET DE REMISE VISANT LES FRAIS DE DROIT DE RÉSIDENCE PERMANENTE

##### DÉFINITIONS

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

« CMR » Le Comité mixte de recommandation, établi par l'administration publique canadienne et constitué de cadres supérieurs de celle-ci. (*JRC*)

« conjoint de fait » S'entend au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*. (*common-law partner*)

« époux » Personne qui est considérée tel aux termes du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*. (*spouse*)

« travailleur de la mission canadienne » Citoyen et résident de l'Afghanistan qui appuie directement la mission canadienne dans la province de Kandahar :

a) soit à titre d'employé ou de travailleur autonome d'un ministère ou d'une agence de l'administration publique canadienne;

b) soit à titre d'employé ou de travailleur autonome d'une personne ou d'une entité qui est liée par un contrat avec un ministère ou une agence de l'administration publique canadienne. (*Canadian mission worker*)

##### REMISE

2. Est accordée à toute personne qui satisfait aux conditions prévues à l'article 3 la remise des frais payés ou à payer, aux termes du paragraphe 303(1) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, pour l'acquisition du statut de résident permanent.

##### CONDITIONS

3. La remise est accordée aux conditions suivantes :

a) la personne, selon le cas :

(i) est ou a déjà été un travailleur de la mission canadienne qui a exercé ses fonctions dans la province de Kandahar pendant au moins douze mois — consécutifs ou non — depuis le 9 octobre 2007 et, en raison de ce travail :

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 24, ss. 7(2)

<sup>b</sup> R.S., c. F-11

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

<sup>b</sup> L.R., ch. F-11

- (A) faces extraordinary and individualized risk, or
- (B) has suffered a non-accidental or non-natural injury that resulted in risk to their life or that prevents them from working,
- (ii) is a citizen and resident of Afghanistan and is the spouse or common-law partner of a person described in subparagraph (i), or
- (iii) is a citizen and resident of Afghanistan and is the spouse or common-law partner of a Canadian mission worker who carried out their duties in Kandahar province for at least 12 months, consecutive or not, since October 9, 2007 and who suffered a non-accidental or non-natural death due to that work;
- (b) an application is submitted to the JRC, using the form provided by the Government of Canada, on or before December 31, 2011;
- (c) the JRC confirms the employment or contractual relationship of the Canadian mission worker named in the application and any claims of risk, injury and death;
- (d) the person's immigration application is approved by the Department of Citizenship and Immigration; and
- (e) at the request of the JRC or the Department of Citizenship and Immigration, the person provides any additional evidence or information that is required to demonstrate that they meet the conditions of this Order.

**EXPLANATORY NOTE**

*(This note is not part of the Order.)*

The Order grants, for the purpose of facilitating the entry of persons to Canada as permanent residents under the *Temporary Public Policy Concerning Certain Local Staff in Direct Support of the Canadian Mission in Kandahar as of October 9, 2009*, remission of the fees paid or payable under subsection 303(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* for the acquisition of permanent resident status.

- (A) soit elle est exposée à un risque extraordinaire et personnel,
- (B) soit elle a subi une blessure non accidentelle ou une lésion non naturelle qui met sa vie en péril ou qui l'empêche de travailler,
- (ii) est citoyen et résident de l'Afghanistan et est l'époux ou le conjoint de fait de la personne visée au sous-alinéa (i),
- (iii) est citoyen et résident de l'Afghanistan et est l'époux ou le conjoint de fait d'un travailleur de la mission canadienne qui a exercé ses fonctions dans la province de Kandahar pendant au moins douze mois — consécutifs ou non — depuis le 9 octobre 2007 et qui est décédé de façon non accidentelle ou non naturelle en raison de ce travail;
- b) au plus tard le 31 décembre 2011, une demande est présentée au CMR au moyen du formulaire fourni par l'administration publique canadienne;
- c) le CMR confirme l'emploi ou la relation contractuelle du travailleur de la mission canadienne en cause ainsi que les déclarations de risque, de blessure et de décès;
- d) la demande d'immigration de la personne est approuvée par le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration;
- e) sur demande du CMR ou du ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration, elle fournit les justifications ou les renseignements supplémentaires établissant qu'elle satisfait aux conditions du présent décret.

**NOTE EXPLICATIVE**

*(La présente note ne fait pas partie du décret.)*

Le décret vise à faciliter l'entrée au Canada, à titre de résident permanent, de toute personne visée par la *Politique d'intérêt public temporaire concernant certains membres du personnel sur place appuyant directement la mission canadienne à Kandahar à compter du 9 octobre 2009*. Le décret accorde à ces personnes une remise des frais payés ou à payer, aux termes du paragraphe 303(1) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, pour l'acquisition du statut de résident permanent.

## Registration

SI/2009-111 November 11, 2009

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

**Liard First Nation Remission Order**

P.C. 2009-1754 October 22, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)<sup>a</sup> of the *Financial Administration Act*<sup>b</sup>, hereby remits tax in the amount of \$31,174.08, paid under Division II of Part IX of the *Excise Tax Act*<sup>c</sup> by Liard First Nation in respect of band management activities during the period beginning on April 1, 1998 and ending on March 31, 2000.

**EXPLANATORY NOTE***(This note is not part of the Order.)*

The Order remits tax in the amount of \$31,174.08 representing goods and services tax (GST) rebates that Liard First Nation failed to claim in respect of band management activities. The remission is granted due to incorrect action on the part of Canada Revenue Agency officials in the processing of the band's rebate claims for the period beginning on April 1, 1998 and ending on March 31, 2000.

## Enregistrement

TR/2009-111 Le 11 novembre 2009

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

**Décret de remise visant Liard First Nation**

C.P. 2009-1754 Le 22 octobre 2009

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)<sup>a</sup> de la *Loi sur la gestion des finances publiques*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, fait remise à la Liard First Nation de la somme de 31 174,08 \$ au titre de la taxe payée en application de la section II de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise*<sup>c</sup> relativement à des activités de gestion de la bande pendant la période commençant le 1<sup>er</sup> avril 1998 et se terminant le 31 mars 2000.

**NOTE EXPLICATIVE***(La présente note ne fait pas partie du décret.)*

Le décret fait remise à la Liard First Nation de la somme de 31 174,08 \$ à titre de remboursement de la taxe sur les produits et services que la bande a omis de demander relativement à des activités de gestion de la bande. La remise est accordée du fait que des représentants de l'Agence du revenu du Canada ont commis une erreur lors du traitement des demandes de remboursement produites par la bande pour la période commençant le 1<sup>er</sup> avril 1998 et se terminant le 31 mars 2000.

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 24, ss. 7(2)<sup>b</sup> R.S., c. F-11<sup>c</sup> R.S., c. E-15<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)<sup>b</sup> L.R., ch. F-11<sup>c</sup> L.R., ch. E-15

**TABLE OF CONTENTS**    **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**  
**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**

Registration No.	P.C. 2009	Department	Name of Statutory Instruments or Other Document	Page
<a href="#">SOR/2009-290</a>	2009-1751	Citizenship	Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations.....	2100
<a href="#">SOR/2009-291</a>	2009-1752	Transport	Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Standard 216 — Roof Crush Resistance and Standard 220 — Rollover Protection) ...	2103
<a href="#">SOR/2009-292</a>	2009-1767	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations and the Designated Provisions Regulations.....	2113
<a href="#">SOR/2009-293</a>	2009-1768	Transport	Regulations Amending the CATSA Aerodrome Designation Regulations.....	2136
<a href="#">SOR/2009-294</a>		Canadian Radio-television and Telecommunications Commission	Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Broadcasting Act.....	2137
<a href="#">SI/2009-110</a>	2009-1753	Citizenship	Right of Permanent Residence Fees Remission Order.....	2139
<a href="#">SI/2009-111</a>	2009-1754	Canada Revenue Agency	Liard First Nation Remission Order.....	2141

**INDEX**      **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**  
**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**

Abbreviations: e — erratum  
n — new  
r — revises  
x — revokes

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Canadian Aviation Security Regulations and the Designated Provisions Regulations — Regulations Amending..... Aeronautics Act	<a href="#">SOR/2009-292</a>	22/10/09	2113	
CATSA Aerodrome Designation Regulations — Regulations Amending ..... Canadian Air Transport Security Authority Act	<a href="#">SOR/2009-293</a>	22/10/09	2136	
Certain Regulations Made Under the Broadcasting Act — Regulations Amending ..... Broadcasting Act	<a href="#">SOR/2009-294</a>	23/10/09	2137	
Immigration and Refugee Protection Regulations — Regulations Amending..... Immigration and Refugee Protection Act	<a href="#">SOR/2009-290</a>	22/10/09	2100	
Liard First Nation Remission Order ..... Financial Administration Act	<a href="#">SI/2009-111</a>	11/11/09	2141	n
Motor Vehicle Safety Regulations (Standard 216 — Roof Crush Resistance and Standard 220 — Rollover Protection) — Regulations Amending ..... Motor Vehicle Safety Act	<a href="#">SOR/2009-291</a>	22/10/09	2103	
Right of Permanent Residence Fees Remission Order ..... Financial Administration Act	<a href="#">SI/2009-110</a>	11/11/09	2139	n

**TABLE DES MATIÈRES DORS : Textes réglementaires (Règlements)**  
**TR : Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**

N° d'enregistrement	C.P. 2009	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
<a href="#">DORS/2009-290</a>	2009-1751	Citoyenneté	Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés .....	2100
<a href="#">DORS/2009-291</a>	2009-1752	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (norme 216 — résistance du toit à l'écrasement et norme 220 — protection contre les tonneaux) .....	2103
<a href="#">DORS/2009-292</a>	2009-1767	Transports	Règlement modifiant le Règlement canadien sur la sûreté aérienne et le Règlement sur les textes désignés .....	2113
<a href="#">DORS/2009-293</a>	2009-1768	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA .....	2136
<a href="#">DORS/2009-294</a>		Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la radiodiffusion .....	2137
<a href="#">TR/2009-110</a>	2009-1753	Citoyenneté	Décret de remise visant les frais de droit de résidence permanente .....	2139
<a href="#">TR/2009-111</a>	2009-1754	Agence du revenu du Canada	Décret de remise visant Liard First Nation .....	2141

**INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)****TR : Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**
 Abréviations : e — erratum  
 n — nouveau  
 r — revise  
 x — abroge

Règlements Lois	N <sup>o</sup> d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Certains règlements pris en vertu de la Loi sur la radiodiffusion — Règlement modifiant ..... Radiodiffusion (Loi)	<a href="#">DORS/2009-294</a>	23/10/09	2137	
Désignation des aérodromes de l'ACSTA — Règlement modifiant le Règlement.... Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (Loi)	<a href="#">DORS/2009-293</a>	22/10/09	2136	
Frais de droit de résidence permanente — Décret de remise visant ..... Gestion des finances publiques (Loi)	<a href="#">TR/2009-110</a>	11/11/09	2139	n
Immigration et la protection des réfugiés — Règlement modifiant le Règlement..... Immigration et la protection des réfugiés (Loi)	<a href="#">DORS/2009-290</a>	22/10/09	2100	
Liard First Nation — Décret de remise visant..... Gestion des finances publiques (Loi)	<a href="#">TR/2009-111</a>	11/11/09	2141	n
Sécurité des véhicules automobiles (norme 216 — résistance du toit à l'écrasement et norme 220 — protection contre les tonneaux) — Règlement modifiant le Règlement..... Sécurité automobile (Loi)	<a href="#">DORS/2009-291</a>	22/10/09	2103	
Sûreté aérienne et le Règlement sur les textes désignés — Règlement modifiant le Règlement canadien..... Aéronautique (Loi)	<a href="#">DORS/2009-292</a>	22/10/09	2113	



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Government of Canada Publications  
Public Works and Government Services  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S5

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Publications du gouvernement du Canada  
Travaux publics et Services gouvernementaux  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S5