

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, NOVEMBER 25, 2009

OTTAWA, LE MERCREDI 25 NOVEMBRE 2009

Statutory Instruments 2009

Textes réglementaires 2009

SOR/2009-295 to 300 and SI/2009-112 and 113

DORS/2009-295 à 300 et TR/2009-112 et 113

Pages 2144 to 2213

Pages 2144 à 2213

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^{er} 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/2009-295 November 5, 2009

PLANT PROTECTION ACT

Regulations Amending the Introduced Forest Pest Compensation Regulations

P.C. 2009-1848 November 5, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to paragraph 47(q) of the *Plant Protection Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Introduced Forest Pest Compensation Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE INTRODUCED FOREST PEST COMPENSATION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The portion of subsection 2(1) of the *Introduced Forest Pest Compensation Regulations*¹ before paragraph (a) is replaced by the following:

2. (1) Subject to subsections (2) to (5), the Minister may order that compensation be paid under subsection 39(1) of the *Plant Protection Act* to a person who has received a notice, issued by an inspector under the *Plant Protection Regulations* during the period beginning on May 1, 2000 and ending on March 31, 2013, to dispose of one or more host trees, if the person

(2) Paragraph 2(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) submits an application for compensation to the Minister on or before December 31, 2014.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

Issue:

The *Introduced Forest Pest Compensation Regulations* (the “IFPC Regulations”) provide partial compensation to persons affected by tree removal undertaken by the Canadian Food

^a S.C. 1990, c. 22

¹ SOR/2004-113

Enregistrement
DORS/2009-295 Le 5 novembre 2009

LOI SUR LA PROTECTION DES VÉGÉTAUX

Règlement modifiant le Règlement sur l'indemnisation relative aux parasites forestiers introduits

C.P. 2009-1848 Le 5 novembre 2009

Sur recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agro-alimentaire et en vertu de l'alinéa 47q) de la *Loi sur la protection des végétaux*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'indemnisation relative aux parasites forestiers introduits*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'INDEMNISATION RELATIVE AUX PARASITES FORESTIERS INTRODUIITS

MODIFICATIONS

1. (1) Le passage du paragraphe 2(1) du *Règlement sur l'indemnisation relative aux parasites forestiers introduits*¹ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

2. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (5), le ministre peut ordonner le versement d'une indemnité, au titre du paragraphe 39(1) de la *Loi sur la protection des végétaux*, à toute personne qui a reçu un avis, établi par un inspecteur en vertu du *Règlement sur la protection des végétaux*, pour la période commençant le 1^{er} mai 2000 et se terminant le 31 mars 2013 et exigeant la disposition, notamment par destruction, d'un ou de plusieurs arbres hôtes, si cette personne satisfait aux conditions suivantes :

(2) L'alinéa 2(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) elle présente au ministre, au plus tard le 31 décembre 2014, une demande d'indemnisation.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

Question :

Le *Règlement sur l'indemnisation relative aux parasites forestiers introduits* (le « Règlement sur l'IRPFI ») prévoit des indemnités partielles à l'intention des propriétaires dont des arbres ont

^a L.C. 1990, ch. 22

¹ DORS/2004-113

Inspection Agency (“CFIA”) to control or research three non-native forest pests known as brown spruce longhorn beetle (“BSLB”), emerald ash borer (“EAB”) and Asian long-horned beetle (“ALHB”). To be eligible for compensation under the IFPC Regulations a person must have received a Notice to Dispose of a host tree issued by March 31, 2008; disposed of the infested tree; and submitted an application for compensation for the direct costs of replacing the tree with a non-host tree, up to a maximum regulated amount, on or before December 31, 2009.

The CFIA is proposing a five-year extension of the IFPC Regulations because the current IFPC Regulations do not allow for compensation past March 31, 2008. Without the amendment to the current IFPC Regulations, owners who have or will receive a Notice to Dispose after March 31, 2008, would not be eligible for compensation even though they would have suffered similar losses to owners whose trees were removed prior to March 31, 2008. The amendments simply extend the deadlines for the receipt of a Notice to Dispose and the deadline to submit an application for compensation.

Objectives:

- The objectives of the current regulatory amendments are to
- continue the management strategy for three forest pests by providing compensation to tree owners for the replacement of trees ordered destroyed as part of this strategy; and
 - meet the compensation needs of tree owners who have had their trees ordered destroyed.

Description and rationale

The purpose of the *Plant Protection Act* (the “Act”) is to protect plant life (environment) and the agricultural and forestry sectors of the Canadian economy by preventing the importation, exportation and spread of plant pests (e.g. insects and diseases).

Under section 39 of the Act, the Minister of Agriculture and Agri-Food may order compensation to be paid in support of control actions. Enacted in 2004 and amended in 2005 and 2007, the IFPC Regulations provide partial compensation to persons affected by action taken by the CFIA to control three non-native forest pests. In order to be eligible for compensation, applicants must have replanted one or more non-host trees to replace the tree that was ordered destroyed.

The IFPC Regulations, originally enacted in 2004, applied to persons who received a Notice to Dispose during the period from May 1, 2000, to December 31, 2004, and who submitted an application for compensation by December 31, 2005. New infested sites were found and it was necessary to extend the IFPC Regulations.

The first extension to the IFPC Regulations was made in August 2005 and the changes were made to account for host trees that were removed throughout 2005 until March 31, 2006. The IFPC Regulations were extended and allowed for affected persons who had been issued a Notice to Dispose between May 1, 2000, and March 31, 2006, to apply for compensation, provided that the application for compensation was made by December 31, 2007.

été abattus par l’Agence canadienne d’inspection des aliments (« ACIA »). Ces opérations d’abattage ciblent la lutte ou la recherche associées à trois ravageurs forestiers non indigènes, le longicorne brun de l’épinette, l’agrile du frêne et le longicorne asiatique. Pour être admissible à recevoir une indemnité en vertu du Règlement sur l’IRPFI, il faut avoir reçu un Avis d’élimination d’un arbre hôte délivré au plus tard le 31 mars 2008, avoir éliminé l’arbre infesté et avoir présenté une demande d’indemnisation pour les coûts directs de remplacement de l’arbre par un arbre non hôte, selon le plafond prescrit, au plus tard le 31 décembre 2009.

L’ACIA propose de proroger de cinq ans le Règlement sur l’IRPFI parce que le Règlement actuel n’autorise pas d’indemnisation après le 31 mars 2008. Si le Règlement n’est pas modifié, les propriétaires qui ont reçu ou qui vont recevoir un Avis d’élimination après le 31 mars 2008 ne seraient pas admissibles à recevoir d’indemnités même s’ils subissent des pertes semblables à celles des propriétaires dont les arbres ont été abattus avant le 31 mars 2008. Les modifications ne font que proroger le délai de réception de l’Avis d’élimination et de présentation de la demande d’indemnisation.

Objectifs :

- Les objectifs des modifications réglementaires sont les suivants :
- Maintenir la stratégie de lutte contre trois parasites forestiers en offrant des indemnités aux propriétaires d’arbres pour le remplacement des arbres dont la destruction est ordonnée dans le cadre de la stratégie.
 - Combler les besoins relatifs à l’indemnisation des propriétaires lors que l’ACIA ordonne la destruction d’arbres.

Description et justification

L’objet de la *Loi sur la protection des végétaux* (la « Loi ») est de protéger la vie végétale (environnement) et les secteurs agricole et forestier de l’économie canadienne en empêchant l’importation, l’exportation et la propagation de phytoparasites (par exemple insectes et maladies).

Le ministre fédéral de l’Agriculture et de l’Agroalimentaire peut ordonner, en vertu de l’article 39 de la Loi, le versement d’indemnités pour appuyer des mesures de lutte antiparasitaire. Pris en 2004 et modifié en 2005 et en 2007, le Règlement sur l’IRPFI offre des indemnités partielles aux personnes touchées par les mesures prises par l’ACIA dans sa lutte contre trois parasites forestiers non indigènes. Pour être admissibles à recevoir des indemnités, les demandeurs doivent avoir replanté au moins un arbre non hôte pour remplacer l’arbre détruit.

Le Règlement sur l’IRPFI, pris à l’origine en 2004, s’appliquait aux personnes qui avaient reçu un Avis d’élimination pendant la période allant du 1^{er} mai 2000 au 31 décembre 2004 et avaient présenté une demande d’indemnisation au plus tard le 31 décembre 2005. De nouveaux sites infestés ont été détectés et il a été par la suite nécessaire de proroger le Règlement sur l’IRPFI.

La première prorogation du Règlement sur l’IRPFI a été faite en août 2005. Le Règlement sur l’IRPFI a alors été modifié pour tenir compte des arbres hôtes qui avaient été retirés en 2005 et en 2006, jusqu’au 31 mars 2006. Le Règlement sur l’IRPFI a été prorogé afin de permettre aux personnes touchées qui avaient reçu un Avis d’élimination entre le 1^{er} mai 2000 et le 31 mars 2006 de présenter une demande d’indemnisation, pourvu que cette dernière soit faite avant le 31 décembre 2007.

New infested sites were found in 2007 and it was necessary to extend the IFPC Regulations again. This resulted in the second extension of the IFPC Regulations in April 2007 and is reflected by the current Regulations. The IFPC Regulations currently allow affected persons who receive a Notice to Dispose between May 1, 2000, and March 31, 2008, to apply for compensation, provided that the application for compensation is made by December 31, 2009.

Since the discovery of these pests, the CFIA has implemented a management strategy to help control the spread of these three forest pests. The management strategy consists of two programs: the eradication program and the slow-the-spread program. The eradication program consists of removing the infested trees from a given area with the intent of rendering the infested area free from the pest and, as a result, preventing the potential spread throughout Canada. The slow-the-spread program also consists of removing trees; however, the end goal varies from the eradication program in that only a limited number of infested trees are removed. The purpose of this program is to support scientific research on the pest with the intent of discovering better detection and control tools to eventually eliminate the pest. Future tree removals are expected to be fewer than in the past; however, compensation is needed to support the control actions taken by CFIA.

The management strategy is essential to help protect non-infested areas of Canada, to guarantee market access and to reduce the economic impact on the forest industry, which is important to the Canadian economy as a whole. It is also important to prevent the spread of these pests in an effort to protect the environment, biodiversity, as well as the tourism industry.

To date, participation in the compensation program under the current IFPC Regulations has been relatively low. The overall program was originally estimated at \$12 million. As of June 2008, the following amounts have been allocated: ALHB, \$901,982; EAB, \$3,544,720; BSLB, \$ 61,698; for a total of \$4,508,400. This total represents 37.6% of the estimated total amount of \$12 million. Under these amendments, the estimated direct cost of compensation for the three zones (1. regional municipality and surrounding counties of Halifax, Nova Scotia [BSLB]; 2. the cities of Toronto and Vaughan, Ontario [ALHB]; and 3. several areas in Ontario and one city in Quebec [EAB]) between April 1, 2008, and March 31, 2013, is estimated to be approximately \$2 million.

The amendments represent the third extension to the Regulations. These amendments establish March 31, 2013, as the deadline for receipt of a Notice to Dispose and December 31, 2014, as the deadline to submit applications for compensation. The current IFPC Regulations do not allow for compensation past March 31, 2008. Without the amendment to the current IFPC Regulations, the owners who have or will receive Notices after March 31, 2008, would not be eligible for compensation even though they would have suffered similar losses to tree owners in the past. The amendments simply extend the deadlines for receipt of the notice and the application.

The Canadian Food Inspection Agency (CFIA) pre-published the proposed amendments in the *Canada Gazette*, Part I, on

De nouveaux sites infestés ont été détectés en 2007 et il a été de nouveau nécessaire de proroger le Règlement sur l'IRPFI. Ainsi, la version actuelle découle de la deuxième prorogation décrétée en avril 2007. Le Règlement sur l'IRPFI permet actuellement aux personnes touchées qui reçoivent un Avis d'élimination entre le 1^{er} mai 2000 et le 31 mars 2008 de demander une indemnité, pourvu que la demande soit faite au plus tard le 31 décembre 2009.

Depuis la détection de ces trois parasites forestiers, l'ACIA a mis en œuvre une stratégie de lutte antiparasitaire pour aider à en contrôler la propagation. La stratégie en question comporte deux programmes : le programme d'éradication et le programme de ralentissement de la propagation. Le programme d'éradication porte sur le retrait des arbres infestés d'une zone donnée dans le but d'y éliminer le parasite et, par le fait même, d'empêcher sa propagation à l'échelle du Canada. Le programme de ralentissement de la propagation prévoit également le retrait d'arbres, mais l'objectif ultime est différent de celui du programme d'éradication, puisque seul un nombre limité d'arbres infestés est abattu. L'objectif de ce programme est d'appuyer la recherche scientifique sur le parasite dans le but de mettre au point de meilleurs outils de détection et de lutte afin d'éliminer ultimement le parasite. À l'avenir, l'abattage d'arbres devrait être moins fréquent que par le passé. Toutefois, le versement d'indemnités reste nécessaire pour appuyer les mesures de lutte antiparasitaire prises par l'ACIA.

La stratégie de lutte antiparasitaire est essentielle pour aider à protéger les régions non infestées du Canada, garantir l'accès au marché et réduire l'incidence économique sur l'industrie forestière; ces aspects sont importants pour l'ensemble de l'économie canadienne. Il est également primordial d'empêcher la propagation des ravageurs ciblés afin de protéger l'environnement, la biodiversité ainsi que l'industrie touristique.

À ce jour, la participation au programme d'indemnisation prévu dans le Règlement sur l'IRPFI en vigueur a été relativement faible. À l'origine, on estimait que le programme coûterait au total 12 millions de dollars. En juin 2008, les montants suivants avaient été attribués : longicorne asiatique, 901 982 \$; agrile du frêne, 3 544 720 \$; longicorne brun de l'épinette, 61 698 \$; pour un total de 4 508 400 \$. Ce total représente 37,6 % du montant total estimé de 12 millions de dollars. Selon les modifications, le coût direct estimé d'indemnisation pour les trois zones (1. Municipalité régionale de Halifax [Nouvelle-Écosse] et comtés environnants [longicorne brun de l'épinette]; 2. Villes de Toronto et de Vaughan [Ontario] [longicorne asiatique]; 3. Plusieurs régions de l'Ontario et une ville du Québec [agrile du frêne]), entre le 1^{er} avril 2008 et le 31 mars 2013, serait d'environ 2 millions de dollars.

Les modifications représentent la troisième prorogation du Règlement. Ces modifications fixent au 31 mars 2013 l'échéance pour recevoir un Avis d'élimination et au 31 décembre 2014, l'échéance pour présenter une demande d'indemnisation. La version actuelle du Règlement sur l'IRPFI n'autorise pas le versement d'indemnités après le 31 mars 2008. Sans modification du Règlement sur l'IRPFI, les propriétaires qui reçoivent un Avis après le 31 mars 2008 ne seront pas admissibles aux indemnités même s'ils subissent des pertes semblables. Les modifications ne font que proroger les échéances pour la réception d'un Avis et la présentation d'une demande.

Le 11 avril 2009, l'ACIA a publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* une version provisoire du *Règlement modifiant le*

April 11, 2009, for a 30-day comment period. One comment was received.

A description of the three pests and their current status follows.

Brown spruce longhorn beetle (*Tetropium fuscum*)

In March 1999, BSLB was found in dying red spruce trees in Point Pleasant Park in Halifax, Nova Scotia. This was the first known occurrence of this invasive forest pest in North America. It is believed that this pest arrived in Canada in solid wood packaging material brought through the port of Halifax. BSLB is an exotic pest of quarantine significance that only attacks and kills spruce trees. This pest represents a threat to trade in Canadian forest commodities and to the health of spruce forests in North America.

The spruce lumber production and manufacturing in Nova Scotia alone is valued at \$200 million (CAD). The softwood lumber production in Canada (which includes spruce) is valued at over \$9 billion (CAD) annually. The softwood lumber industry and the spruce forests in Canada could all be at risk if the management strategy was not in place.

The spread of BSLB could cause financial hardship to forest-based industries relying on spruce trees as they would have to incur additional costs for the treatment and processing of infested materials. In addition, industries within an infested area would most likely be subject to a loss of market access within Canada and the United States.

Eradication actions for BSLB began in July 2000. The Halifax Regional Municipality was recognized as a generally infested area and was consequently regulated under a Ministerial Order. Throughout 2006 and 2007, BSLB was detected beyond the Halifax Regional Municipality, and the CFIA shifted its management strategy for BSLB from eradication to a slow-the-spread program. As such, tree cutting activities were limited to those required to support research or where confirmation of suspect infestations required removal of trees. There was limited tree removal during the period of April 1, 2006, to March 31, 2008. Should BSLB become widespread, it could have a significant impact on the environment. In infecting spruce trees, the dying tree could contribute to the spread of wild forest fires as well as have effects on the forest's ecology and other pests. The tree cutting activities are essential for the purposes of research in order to find better and more effective detection and control tools. The number of tree cutting activities for the proposed extension period of April 1, 2008, to March 31, 2013, is expected to be relatively low.

Asian long-horned beetle (*Anoplophora glabripennis*)

The ALHB is an invasive quarantine insect, native to Asia, and is known to kill healthy trees. It is an aggressive pest that has a large host range (including maple, elm, birch, willow and poplar) and could potentially devastate Ontario's and Quebec's hardwood forests, the hardwood urban landscape trees and the maple industry should it become established.

Règlement sur l'indemnisation relative aux parasites forestiers introduits en vue de permettre la soumission de commentaires pendant une période de 30 jours. Un commentaire a été reçu.

Une description des trois parasites et de leur situation actuelle se trouve ci-dessous.

Longicorne brun de l'épinette (*Tetropium fuscum*)

En mars 1999, le longicorne brun de l'épinette a été détecté sur des épinettes rouges mourantes dans le parc Point Pleasant à Halifax (Nouvelle-Écosse). Il s'agissait de la première détection de ce parasite forestier envahissant en Amérique du Nord. On pense que l'insecte est arrivé au Canada au port d'Halifax dans des emballages en bois massif. Le longicorne brun de l'épinette est un ravageur exotique d'importance phytosanitaire qui s'attaque uniquement aux épinettes et les tue. L'insecte représente une menace pour le commerce des produits forestiers canadiens et la santé des forêts d'épinettes de l'Amérique du Nord.

La valeur de la production et de la transformation du bois d'œuvre d'épinette en Nouvelle-Écosse s'élève à elle seule à 200 millions de dollars canadiens. La production de bois d'œuvre de résineux au Canada (et notamment d'épinettes) a une valeur annuelle de plus de 9 milliards de dollars canadiens. Sans stratégie de lutte antiparasitaire, l'ensemble de l'industrie du bois d'œuvre de résineux et toutes les forêts d'épinettes du Canada pourraient être menacés.

La propagation du longicorne brun de l'épinette pourrait présenter un fardeau financier pour les industries forestières qui utilisent des épinettes, car le traitement et la transformation des matières infestées leur coûteraient plus cher. De surcroît, les industries situées dans une zone infestée subiraient vraisemblablement une perte d'accès aux marchés canadien et américain.

Les mesures d'éradication du longicorne brun de l'épinette ont été amorcées en juillet 2000. La municipalité régionale de Halifax a été déclarée zone généralement infestée et réglementée subséquentement par un arrêté ministériel. En 2006 et en 2007, le longicorne brun de l'épinette a été détecté à l'extérieur de la municipalité régionale de Halifax et l'ACIA a alors modifié sa stratégie de lutte qui est passée de l'éradication au ralentissement de la propagation. Ainsi, l'abattage d'arbres a été limité à ceux destinés à la recherche ou à ceux pour lesquels le besoin de confirmer une infestation suspecte justifiait leur élimination. Du 1^{er} avril 2006 au 31 mars 2008, peu d'arbres ont été abattus. Si la distribution du longicorne brun de l'épinette devenait généralisée, l'insecte pourrait avoir une incidence grave sur l'environnement. Les épinettes infestées qui succomberaient à l'insecte pourraient contribuer à la propagation de feux de forêt et avoir des répercussions sur l'écologie des forêts et d'autres ravageurs. L'abattage d'arbres est essentiel pour la recherche afin de permettre la mise au point d'outils plus efficaces de dépistage et de lutte antiparasitaire. Relativement peu d'activités associées à l'abattage d'arbres devraient être menées pendant la période de prorogation proposée qui s'étend du 1^{er} avril 2008 au 31 mars 2013.

Longicorne asiatique (*Anoplophora glabripennis*)

Le longicorne asiatique est un insecte envahissant d'importance phytosanitaire qui est originaire d'Asie et s'attaque aux arbres en santé. Il s'agit d'un ravageur agressif qui infeste un grand nombre d'hôtes (et notamment l'érable, l'orme, le bouleau, le saule et le peuplier) et pourrait dévaster les forêts de feuillus, les arbres feuillus des régions urbaines et l'industrie des produits de l'érable de l'Ontario et du Québec, s'il s'y établissait.

In September 2003, the CFIA made a positive identification of the ALHB in the area of Toronto-Vaughan. This was the first confirmed find of ALHB attacking trees in Canada. The CFIA implemented an eradication program for this pest, consisting of a quarantine area (set by Ministerial Order) and movement restrictions of host wood materials leaving the quarantine area, extensive ground and aerial surveys for infested trees, and susceptible host tree removal.

In 2007, several small residual infestations were discovered within the quarantine area of Toronto-Vaughan. Extensive surveys and tree removal were completed in various locations of this region. The CFIA has been working in partnership with the Cities of Toronto and Vaughan to ensure the success of this program. The City of Toronto has been very supportive in helping CFIA to carry out activities such as surveys, tree cutting and disposal of infested materials.

The rapid initial response, aggressive tree removal, and the contributions of municipal, provincial, federal and scientific partners have contributed to a positive outcome. As of June 2008, no infestations have been detected beyond the regulated area, and only residual infestations have been detected in the area where the pest was originally detected.

Five years of negative survey results are needed before the eradication program can be discontinued. A detailed survey plan was developed in partnership with research scientists at Natural Resources Canada-Canadian Forest Service (NRCan-CFS) to achieve this aim, and was implemented by the CFIA and its partners in January 2008.

This pest is not only a concern in Canada but is also a concern in the United States. The ALHB was detected for the first time in North America in New York City (1996) and subsequently in Chicago (1998) and New Jersey (2002 and 2004). All infestations in the United States are under official eradication by the United States Department of Agriculture (USDA). Millions of dollars have been spent by the United States to try and eradicate ALHB. Collaboration between both countries for eradication is ongoing. Scientific information and management strategies continue to be exchanged through meetings and workshops.

As part of both Canada and the United States eradication programs, strict movement restrictions of host material are put in place to decrease the risk of spread. Also, both countries have implemented a strong outreach and communications initiative to inform and educate the public about this quarantine pest.

It is very important to continue with the eradication program as the spread of this pest could have significant economic impacts. Since ALHB infects maple trees, the spread of the pest could affect the maple syrup production industry in Canada which has a wholesale value of \$158 million (includes maple syrup, taffy, and maple butter) of which Quebec accounts for the largest share (88%) followed by Ontario (7%). As for exports, Quebec accounts for 83% while Ontario accounts for 11% and the remaining 6% is exported from the Maritimes and western provinces. Maple trees also represent a very high proportion of Ontario forests and the hardwood industry in Canada is valued at \$1.4 billion.

En septembre 2003, l'ACIA a identifié le longicorne asiatique dans la région de Toronto-Vaughan. Il s'agissait de la première détection confirmée du longicorne asiatique sur des arbres au Canada. L'ACIA a mis en œuvre un programme d'éradication du parasite, en établissant une zone de quarantaine (par arrêté ministériel), en imposant des restrictions du transport des matières ligneuses provenant d'espèces hôtes à l'extérieur de la zone de quarantaine, en menant de vastes enquêtes terrestres et aériennes pour le dépistage des arbres infestés et en retirant des arbres hôtes vulnérables.

En 2007, plusieurs petites infestations résiduelles ont été détectées dans la zone de quarantaine de Toronto-Vaughan. De vastes enquêtes et le retrait d'arbres ont été effectués à divers emplacements de cette région. L'ACIA a collaboré avec les villes de Toronto et de Vaughan pour assurer le succès de ces opérations. La ville de Toronto a offert un appui solide à l'ACIA pour la réalisation des activités requises, comme les enquêtes, l'abattage d'arbres et l'élimination des matières infestées.

L'intervention initiale rapide, le retrait de nombreux arbres et les contributions des partenaires municipaux, provinciaux, fédéraux et scientifiques ont favorisé le succès de la stratégie. En juin 2008, aucune infestation n'avait été détectée à l'extérieur de la zone réglementée et seules des infestations résiduelles persistaient dans la zone où le parasite avait été détecté à l'origine.

Avant d'abandonner le programme d'éradication, il faut que les enquêtes donnent des résultats négatifs pendant cinq ans. Un plan d'enquête détaillé a été élaboré en collaboration avec les chercheurs du Service canadien des forêts de Ressources naturelles Canada afin de réaliser cet objectif. Le plan a été mis en œuvre par l'ACIA et ses partenaires en janvier 2008.

Ce parasite est préoccupant non seulement pour le Canada mais aussi pour les États-Unis. Le longicorne asiatique a été détecté pour la première fois en Amérique du Nord dans la ville de New York (1996) et subséquemment à Chicago (1998) et au New Jersey (2002 et 2004). Le département de l'Agriculture des États-Unis (USDA) a imposé une ordonnance officielle d'éradication pour toutes les infestations aux États-Unis. Les États-Unis ont consacré des millions de dollars aux mesures d'éradication du longicorne asiatique. La collaboration pour arriver à cette fin se poursuit entre les deux pays. Ceux-ci continuent d'échanger des renseignements scientifiques et des stratégies de lutte antiparasitaire lors de réunions et d'ateliers.

Des restrictions rigoureuses des déplacements des matières hôtes sont imposées par le Canada et les États-Unis afin d'atténuer le risque de propagation. Les deux pays ont également mis en œuvre une vaste initiative de sensibilisation et de communication visant à renseigner la population sur ce ravageur d'importance phytosanitaire.

Il est très important de maintenir le programme d'éradication parce que la propagation de ce parasite pourrait avoir des répercussions économiques graves. Comme le longicorne asiatique infeste les érables, sa propagation pourrait nuire à l'industrie canadienne de l'acériculture dont la valeur en gros s'élève à 158 millions de dollars (ce qui comprend la production de sirop d'érable, de tire et de beurre d'érable). Le Québec détient la plus importante part de ce marché (88%), suivi de l'Ontario (7%). Les exportations de produits de l'érable proviennent du Québec (83%), de l'Ontario (11%) ainsi que des Maritimes et des provinces de l'Ouest (6%). Les érables représentent également une très forte proportion des forêts de l'Ontario. L'industrie canadienne des feuillus a une valeur de 1,4 milliard de dollars.

If ALHB were to spread, there would be significant environmental consequences to the natural hardwood forests. There would be a direct impact on the host trees which would eventually die. Other species of trees and wildlife could be impacted by the loss of host trees and the change in the ecology and biodiversity in forests.

The number of tree cutting activities for the proposed extension period of April 1, 2008, to March 31, 2013, is expected to be relatively low.

*Emerald ash borer (*Agrilus planipennis*)*

The EAB attacks all species of ash trees and has caused the death of millions of trees in the United States and southwest Ontario. The EAB is native to China and eastern Asia. There are many ash trees that are part of our forests and urban landscapes in both Canada and the United States. Ash trees are commonly found on city streets, wood lots, windbreaks and forests from the Atlantic provinces to western Canada. Furthermore, ash trees in certain regions are one of the few trees that can be used for urban landscapes due to environmental factors.

Ash trees found in urban areas benefit Canadian citizens by enhancing their well-being and quality of life. Because this species is so prevalent in urban areas, it widely contributes to stabilizing the environment and improving human health by reducing pollutants. Ash trees also benefit citizens by contributing to energy conservation (wind breaks and shade trees), storm-water attenuation and noise buffering.

In July 2002, the United States Department of Agriculture (USDA) identified the EAB in a large number of ash trees in Detroit and the surrounding area in the State of Michigan. In August 2002, the EAB was also detected in the City of Windsor, Ontario and some neighbouring municipalities. These were the first reports of EAB infestations in North America.

Although extensive tree removal was initially used as part of a management strategy for EAB, scientific research has demonstrated that tree removal is not an effective control tool for this particular pest due to the extreme difficulty in detecting EAB at its early stages. Accordingly, the management strategy for EAB is now to slow the spread (not eradicate) and support research activities until scientists are able to develop effective detection and control tools.

The strategy to control EAB is to slow the artificial (human-caused) spread of the pest through education, regulation, and enforcement. The CFIA no longer removes ash trees to control EAB in the Regulated Areas (the counties of Essex, Elgin, Middlesex, Norfolk, Lambton, the municipality of Chatham-Kent and the city of Toronto). Due to recent finds of the pest, the regulated areas will soon include the County of Huron, the Regional Municipalities of Peel, Halton, York and the Cities of Ottawa, Sault-Ste. Marie, and Carignan (east of Montréal). Trees are currently only being removed occasionally to support and advance scientific research which is essential to finding better and more effective detection and control tools.

La propagation du longicorne asiatique aurait de graves répercussions environnementales sur les forêts naturelles de feuillus. Les arbres hôtes seraient directement attaqués et mourraient. D'autres espèces d'arbres et de faune pourraient être touchées par la perte d'arbres hôtes et l'évolution de l'écologie et de la biodiversité dans les forêts.

Relativement peu d'activités associées à l'abattage d'arbres devraient être menées pendant la période de prorogation proposée qui s'étend du 1^{er} avril 2008 au 31 mars 2013.

*Agrile du frêne (*Agrilus planipennis*)*

L'agrile du frêne s'attaque à toutes les espèces de frênes et a causé la mort de millions d'arbres aux États-Unis et dans le Sud-Ouest de l'Ontario. L'agrile du frêne est originaire de la Chine et de l'Asie orientale. De nombreuses espèces de frênes poussent dans les forêts et agrémentent le paysage urbain du Canada et des États-Unis. Les frênes sont une essence fréquemment observée dans les quartiers résidentiels, les boisés, les brise-vent et les forêts, des provinces atlantiques à l'Ouest du Canada. De surcroît, les frênes sont, dans certaines régions, un des rares arbres qui puissent être utilisés dans l'environnement urbain en raison de facteurs environnementaux.

Les frênes qui agrémentent le paysage urbain profitent aux citoyens canadiens en rehaussant leur bien-être et leur qualité de vie. Comme les frênes sont si fréquents dans les régions urbaines, ils contribuent sensiblement à stabiliser l'environnement et à améliorer la santé humaine en réduisant les polluants. Les frênes profitent également aux citoyens en favorisant la conservation d'énergie (brise-vent et arbres d'ombrage), en limitant les eaux pluviales et en étouffant le bruit.

En juillet 2002, le département de l'Agriculture des États-Unis (USDA) a dépisté l'agrile du frêne dans un grand nombre de frênes à Detroit et dans les régions environnantes de l'État du Michigan. En août 2002, l'agrile du frêne a également été détecté dans la ville de Windsor (Ontario) et dans certaines municipalités avoisinantes. Il s'agissait des premières infestations d'agrile du frêne signalées en Amérique du Nord.

À l'origine, le retrait d'arbres à grande échelle a été utilisé pour lutter contre l'agrile du frêne. Toutefois, les recherches scientifiques ont montré que le retrait d'arbres n'était pas un outil efficace de lutte contre ce parasite particulier en raison de l'extrême difficulté à détecter l'insecte aux stades précoces. Par conséquent, la nouvelle stratégie de lutte contre l'agrile du frêne est maintenant le ralentissement de la propagation (et non l'éradication) et l'appui aux activités de recherche jusqu'à ce que les scientifiques soient capables de mettre au point des outils efficaces de dépistage et de lutte antiparasitaire.

La stratégie de lutte contre l'agrile du frêne vise à ralentir la propagation artificielle (par les humains) du parasite grâce à l'information et à la réglementation ainsi qu'à des mesures coercitives. L'ACIA n'abat plus de frênes pour lutter contre l'insecte dans les régions réglementées (les comtés d'Essex, d'Elgin, de Middlesex, de Norfolk et de Lambton, la municipalité de Chatham-Kent et la ville de Toronto). Étant donné le dépistage récent du ravageur, les régions réglementées incluront bientôt le comté de Huron, les municipalités régionales de Peel, de Halton et de York et les villes d'Ottawa, de Sault Ste. Marie et de Carignan (à l'est de Montréal). À l'heure actuelle, on ne retire des arbres qu'à l'occasion pour appuyer et faire avancer la recherche scientifique qui est essentielle à la mise au point d'outils de dépistage et de lutte antiparasitaire plus efficaces.

Compensation payments for the proposed extension period of April 1, 2008, to March 31, 2013, are expected to be minimal compared to previous years due to the significant reduction in tree removal resulting from the shift in management strategy for this pest.

Ash trees are of considerable economic importance to Canada and contribute significantly to the production and manufacturing of hardwood products which are valued at \$1.4 billion annually. Ash forest products are used for a variety of purposes including flooring, furniture, tools, sports equipment (e.g. hockey sticks and baseball bats), and First Nations handicrafts such as baskets. Damage to ash wood caused by EAB lowers the wood's value and the potential for its use in manufacturing. Ash trees are also a major component of nursery stock which is valued at \$500 million annually. EAB has a major impact on ash nursery stock production and sales in both Canada and the United States and, with continued spread, there will be a decline in use of this valuable landscape tree.

Regulatory options considered

In the development of this regulatory amendment, the following two options were considered.

Option one — Status quo

The current Regulations do not allow for compensation past March 31, 2008. Tree owners who have received or will receive a Notice to Dispose after March 31, 2008, will not be eligible for compensation even though they will have suffered losses similar to those of owners who were compensated previously.

Option two — Introduced Limited Compensation Regulations (recommended)

Option two is the recommended option as it would allow tree owners, who have had their trees removed due to of the presence of one of the three pests and who receive a Notice to Dispose after March 31, 2008, to apply for compensation. Compensation amounts are limited by maximum amounts specified in the IFPC Regulations.

Consultation

Consultations with respect to the extension of these Regulations have taken place since March 2008. This has been done through town hall meetings in affected areas and exchanges with elected officials. There have also been several meetings with industry representatives, including woodlot owners and various associations who are supportive of the extension.

In addition, the CFIA has made information available on the status of the control and research actions with respect to these three pests on a regular basis through the Internet and other communication methods including print media. The CFIA's Web site provides information relevant to the Compensation Regulations including news releases, information bulletins, pest fact sheets, pest risk summaries, Frequently Asked Questions (FAQ), posters and maps of Regulated Areas. The CFIA continues to distribute information as it becomes available.

On s'attend à ce que les indemnités pour la période proposée de prorogation qui s'étend du 1^{er} avril 2008 au 31 mars 2013 soient de beaucoup inférieures aux années précédentes, en raison de la réduction importante du retrait d'arbres à la suite du virage de la stratégie de lutte contre ce parasite qui a été amorcé.

Les frênes ont une importance économique considérable au Canada et contribuent sensiblement à la fabrication de produits de feuillus qui ont une valeur annuelle de 1,4 milliard de dollars. Les produits du frêne servent à un éventail d'utilisations, dont la fabrication de revêtements de sol, de meubles, d'outils, d'équipement de sports (par exemple bâtons de hockey et de base-ball) et d'articles d'artisanat fabriqués par les Premières nations, comme des paniers. Les dommages causés par l'agrile du frêne réduisent la valeur du bois et son utilisation potentielle pour la fabrication de divers articles. Les frênes sont également un important produit de pépinière dont la valeur annuelle s'élève à 500 millions de dollars. L'agrile du frêne a des répercussions importantes sur la production de frênes en pépinière et les ventes au Canada et aux États-Unis, et ce précieux arbre paysager se fera plus rare au fur et à mesure de la propagation de l'insecte.

Solutions réglementaires envisagées

Les deux options suivantes ont été envisagées lors de la rédaction de la modification réglementaire.

Option un — statu quo

La version actuelle du Règlement n'autorise pas le versement d'indemnités après le 31 mars 2008. Les propriétaires d'arbres qui ont reçu ou recevront un Avis d'élimination après le 31 mars 2008 ne seront pas admissibles à recevoir des indemnités même s'ils subissent des pertes semblables.

Option deux — Promulgation d'un règlement prévoyant des indemnités limitées (recommandée)

L'option deux est recommandée car elle permettrait aux propriétaires d'arbres dont l'abattage a été ordonné en raison de la présence d'un des trois parasites et qui ont reçu un Avis d'élimination après le 31 mars 2008 de présenter une demande d'indemnisation. Les montants des indemnités sont assujettis aux plafonds précisés dans le Règlement sur l'IRPFI.

Consultation

Des consultations sur la prorogation du Règlement se poursuivent depuis mars 2008. Ces consultations ont pris la forme d'assemblées publiques locales dans les régions touchées et de discussions avec les représentants élus. Plusieurs réunions ont été tenues avec des représentants de l'industrie, dont des propriétaires de boisés et diverses associations qui appuient la prorogation.

De surcroît, l'ACIA a diffusé régulièrement des renseignements sur l'état d'avancement des mesures de lutte antiparasitaire ainsi que les recherches sur ces trois parasites grâce à l'Internet et à d'autres modes de communication, comme les médias imprimés. Le site Web de l'ACIA fournit des renseignements sur le *Règlement sur l'indemnisation relative aux parasites forestiers introduits*, dont des communiqués, des bulletins d'information, des fiches de renseignements, des résumés sur le risque phytosanitaire, des foires aux questions (FAQ), des affiches et des cartes des régions réglementées. L'ACIA continue de diffuser les dernières nouvelles dès qu'elles sont connues.

The CFIA pre-published the proposed amendments to extend the Regulations in the *Canada Gazette*, Part I, on April 11, 2009, for a 30-day comment period.

The CFIA received one opposing comment. The stakeholder proposed that all woodlot owners that have in excess of 25 ash trees be ordered to destroy them, regardless of the presence of EAB, to eliminate a potential breeding ground for the pest. With respect to EAB, the CFIA at this time occasionally orders the removal of trees but only to support and advance scientific research which is essential to finding better and more effective detection and control tools. The management strategy for EAB is now to slow the spread (not eradicate) and support research activities until scientists are able to develop effective detection and control tools.

Based on the consultations and correspondence received prior to the 30-day comment period in the *Canada Gazette*, Part I, stakeholders are supportive of the extension and are expecting compensation. A strong negative reaction could be anticipated should the Regulations not be extended.

Contact

Mr. Marcel Dawson
Acting Director
Forestry Division
Plant Health and Biosecurity Directorate
Canadian Food Inspection Agency
59 Camelot Drive
Nepean, Ontario
K1A 0Y9
Telephone: 613-221-4355
Fax: 613-228-6626
Email: mdawson@inspection.gc.ca

Le 11 avril 2009, l'ACIA a publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* une version provisoire du *Règlement modifiant le Règlement sur l'indemnisation relative aux parasites forestiers introduits* en vue de permettre la soumission de commentaires pendant une période de 30 jours.

L'ACIA a reçu un commentaire d'une personne qui était contre. L'intervenant a proposé qu'il soit ordonné aux propriétaires de lots boisés qui ont plus de 25 frênes de les abattre, qu'il y ait présence ou non de l'agrile du frêne, afin d'éliminer tout site possible de reproduction du ravageur. En ce qui concerne l'agrile du frêne, à l'heure actuelle, l'ACIA ordonne à l'occasion l'enlèvement d'arbres, mais uniquement dans le but d'appuyer et de faire progresser la recherche scientifique, laquelle joue un rôle essentiel dans l'exploration d'outils meilleurs et plus efficaces de dépistage et de lutte antiparasitaire. La nouvelle stratégie de lutte contre l'agrile du frêne vise maintenant le ralentissement de la propagation (et non l'éradication) et le soutien des activités de recherche jusqu'à ce que les scientifiques soient capables de mettre au point des outils efficaces de dépistage et de lutte antiparasitaire.

Par contre, les consultations et la correspondance reçue avant la période de 30 jours montrent que les intervenants appuient la prorogation et s'attendent à recevoir des indemnités. La décision de ne pas proroger le Règlement provoquerait une forte réaction négative.

Personne-ressource

M. Marcel Dawson
Directeur intérimaire
Division des forêts
Direction de la protection des végétaux et biosécurité
Agence canadienne d'inspection des aliments
59, promenade Camelot
Nepean (Ontario)
K1A 0Y9
Téléphone : 613-221-4355
Télécopieur : 613-228-6626
Courriel : mdawson@inspection.gc.ca

Registration
SOR/2009-296 November 5, 2009

INSURANCE COMPANIES ACT

Regulations Amending and Repealing Certain Regulations Made Under the Insurance Companies Act

P.C. 2009-1850 November 5, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to sections 465^a, 501^b, 509^b, 610^c and 1021^d of the *Insurance Companies Act*^e, hereby makes the annexed *Regulations Amending and Repealing Certain Regulations Made Under the Insurance Companies Act*.

REGULATIONS AMENDING AND REPEALING CERTAIN REGULATIONS MADE UNDER THE INSURANCE COMPANIES ACT

INVESTMENTS (FOREIGN COMPANIES) REGULATIONS

1. The long title of the *Investments (Foreign Companies) Regulations*¹ is replaced by the following:

INVESTMENT LIMITS (FOREIGN COMPANIES) REGULATIONS

2. Section 1 of the Regulations and the heading before it are repealed.

3. The heading before section 3 and sections 3 and 4 of the Regulations are replaced by the following:

LIMITS ON INVESTMENT IN REAL PROPERTY

3. For the purposes of section 618 of the Act, the prescribed percentage of the value of the assets in Canada is

- (a) 15 per cent in the case of investment by a foreign life company for the classes of insurance referred to in subsection 618(1);
- (b) 10 per cent in the case of investment by a foreign life company for the classes of insurance referred to in subsection 618(2); or
- (c) 10 per cent in the case of investment by a foreign property and casualty company or a foreign marine company.

Enregistrement
DORS/2009-296 Le 5 novembre 2009

LOI SUR LES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES

Règlement modifiant et abrogeant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les sociétés d'assurances

C.P. 2009-1850 Le 5 novembre 2009

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu des articles 465^a, 501^b, 509^b, 610^c et 1021^d de la *Loi sur les sociétés d'assurances*^e, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant et abrogeant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les sociétés d'assurances*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT ET ABROGEANT CERTAINS RÈGLEMENTS PRIS EN VERTU DE LA LOI SUR LES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES

RÈGLEMENT SUR LES PLACEMENTS (SOCIÉTÉS ÉTRANGÈRES)

1. Le titre intégral du *Règlement sur les placements (sociétés étrangères)*¹ est remplacé par ce qui suit :

RÈGLEMENT SUR LES LIMITES RELATIVES AUX PLACEMENTS (SOCIÉTÉS ÉTRANGÈRES)

2. L'article 1 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

3. L'intertitre précédant l'article 3 et les articles 3 et 4 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

RESTRICTIONS SUR LES INVESTISSEMENTS — BIENS IMMEUBLES

3. Pour l'application de l'article 618 de la Loi, le pourcentage de la valeur des éléments d'actif au Canada est de :

- a) 15 %, dans le cas d'une société d'assurance-vie étrangère à l'égard des branches d'assurance visées au paragraphe 618(1);
- b) 10 %, dans le cas d'une société d'assurance-vie étrangère à l'égard des branches d'assurance visées au paragraphe 618(2);
- c) 10 %, dans le cas d'une société d'assurances multirisques étrangère ou d'une société d'assurance maritime étrangère.

^a S.C. 2007, c. 6, s. 226
^b S.C. 2001, c. 9, s. 426
^c S.C. 2001, c. 9, s. 447
^d S.C. 2005, c. 54, s. 364
^e S.C. 1991, c. 47
¹ SOR/92-274

^a L.C. 2007, ch. 6, art. 226
^b L.C. 2001, ch. 9, art. 426
^c L.C. 2001, ch. 9, art. 447
^d L.C. 2005, ch. 54, art. 364
^e L.C. 1991, ch. 47
¹ DORS/92-274

LIMITS ON INVESTMENT IN EQUITIES

4. For the purposes of section 619 of the Act, the prescribed percentage of the value of the assets in Canada is 25 per cent.

**PROPERTY AND CASUALTY COMPANIES
BORROWING REGULATIONS**

4. *The long title of the Property and Casualty Companies Borrowing Regulations² is replaced by the following:*

BORROWING (PROPERTY AND CASUALTY COMPANIES AND MARINE COMPANIES) REGULATIONS

5. **Section 1 of the Regulations and the heading before it are repealed.**

6. **Section 3 of the Regulations is replaced by the following:**

3. For the purposes of section 476 of the Act, a prescribed subsidiary of a property and casualty company or a marine company is any subsidiary of the company other than a subsidiary that is a financial institution that is not engaged in the insuring of property and casualty risks in the case of a property and casualty company or in the insuring of marine risks in the case of a marine company.

7. **Sections 5 to 7 of the Regulations are replaced by the following:**

5. For the purposes of section 476 of the Act, the aggregate of the total debt obligations of a property and casualty company or a marine company is the aggregate of the following less the total of the stated capital of the company:

- (a) the debt obligations of the company, and
- (b) any debt obligations of its prescribed subsidiaries that are not held by the company.

TOTAL ASSETS

6. For the purposes of section 476 of the Act, “total assets”, in respect of a property and casualty company or a marine company, at a particular time, means the total of the assets of the company that would be reported on its balance sheet prepared as at that time in accordance with the accounting principles and specifications of the Superintendent referred to in subsection 331(4) of the Act, less the total of the assets, determined in the same manner, of any subsidiary of the company that is not a prescribed subsidiary.

RESTRICTIONS SUR LES INVESTISSEMENTS
— CAPITAUX PROPRES

4. Pour l’application de l’article 619 de la Loi, le pourcentage de la valeur des éléments d’actif au Canada est de 25 %.

**RÈGLEMENT SUR LES EMPRUNTS DES
SOCIÉTÉS D’ASSURANCES
MULTIRISQUES**

4. *Le titre intégral du Règlement sur les emprunts des sociétés d’assurances multirisques² est remplacé par ce qui suit :*

RÈGLEMENT SUR LES EMPRUNTS DES SOCIÉTÉS D’ASSURANCES MULTIRISQUES ET DES SOCIÉTÉS D’ASSURANCE MARITIME

5. **L’article 1 du même règlement et l’intertitre le précédant sont abrogés.**

6. **L’article 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

3. Pour l’application de l’article 476 de la Loi, sont des filiales réglementaires d’une société d’assurances multirisques ou d’une société d’assurance maritime, toutes leurs filiales, à l’exclusion des institutions financières ne se livrant pas, dans le cas d’une société d’assurances multirisques, à l’assurance multirisque ou, dans le cas d’une société d’assurance maritime, à l’assurance maritime.

7. **Les articles 5 à 7 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

5. Pour l’application de l’article 476 de la Loi, la somme de la totalité des titres de créance de la société d’assurances multirisques ou de la société d’assurance maritime est égale à la somme des éléments ci-après, diminuée du total de son capital déclaré :

- a) les titres de créance de la société;
- b) les titres de créance de ses filiales réglementaires dont elle n’est pas détentrice.

ACTIF TOTAL

6. Pour l’application de l’article 476 de la Loi, « actif total » s’entend, à l’égard d’une société d’assurances multirisques ou d’une société d’assurance maritime à une date donnée, du total des éléments d’actif qui figureraient dans son bilan s’il était établi à cette date selon les principes comptables visés au paragraphe 331(4) de la Loi, compte tenu de toute spécification du surintendant aux termes de ce paragraphe, diminué du total des éléments d’actif, déterminé de la même manière, de toutes ses filiales qui ne sont pas des filiales réglementaires.

² SOR/92-281

² DORS/92-281

PRESCRIBED PERCENTAGE OF
TOTAL ASSETS

7. For the purposes of section 476 of the Act, the prescribed percentage of the total assets of a property and casualty company or a marine company is 2 per cent.

REINSURANCE (CANADIAN COMPANIES)
REGULATIONS

8. The long title of the *Reinsurance (Canadian Companies) Regulations*³ is replaced by the following:

REINSURANCE (CANADIAN COMPANIES)
REGULATIONS

9. Section 1 of the Regulations and the heading before it are repealed.

10. The definitions “gross premium income” and “non-approved insurer” in section 2 of the Regulations are replaced by the following:

“gross premium income”, in respect of a company, means the premium income from its policies calculated without reduction in respect of reinsurance premiums paid or payable by it. (*produit brut*)

“non-approved insurer” means a body corporate incorporated for the purpose of insuring risks that is not authorized under the Act to insure in Canada risks and, in respect of risks that are not insured in Canada by it, a foreign company that is authorized under the Act to insure in Canada risks, but does not include

- (a) the Insurance Corporation of British Columbia;
- (b) The Manitoba Public Insurance Corporation;
- (c) Saskatchewan Government Insurance;
- (d) Export Development Canada; or
- (e) a body corporate that is either incorporated under the laws of a province or not incorporated under the laws of Canada and has been approved by the Superintendent. (*assureur non agréé*)

11. Subsection 3(1) of the Regulations is replaced by the following:

3. (1) Subject to subsection (2), these Regulations apply in respect of all companies authorized under the Act to insure risks in respect of the insurance business for any class of insurance.

POURCENTAGE DE L'ACTIF TOTAL

7. Pour l'application de l'article 476 de la Loi, le pourcentage de l'actif total de la société d'assurances multirisques ou de la société d'assurance maritime est de 2 %.

RÈGLEMENT SUR LA RÉASSURANCE
(SOCIÉTÉS CANADIENNES)

8. Le titre intégral du *Règlement sur la réassurance (sociétés canadiennes)*³ est remplacé par ce qui suit :

RÈGLEMENT SUR LA RÉASSURANCE
(SOCIÉTÉS CANADIENNES)

9. L'article 1 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

10. Les définitions de « assureur non agréé » et « produit brut », à l'article 2 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« assureur non agréé » Personne morale constituée dans le but de garantir des risques qui n'est pas autorisée sous le régime de la Loi à garantir au Canada des risques. La société étrangère qui est autorisée sous le régime de la Loi à garantir au Canada des risques est également visée, mais seulement à l'égard des risques qu'elle ne garantit pas au Canada. Sont exclues de la présente définition :

- a) l'Insurance Corporation of British Columbia;
- b) la Société d'assurance publique du Manitoba;
- c) la Saskatchewan Government Insurance;
- d) Exportation et développement Canada;
- e) les personnes morales qui ont été approuvées par le surintendant et qui sont constituées sous le régime des lois d'une province ou ne sont pas constituées sous le régime des lois du Canada. (*non-approved insurer*)

« produit brut » En matière de primes, le revenu procuré à la société par ses polices, calculé sans réduction à l'égard des primes de réassurance payées ou à payer par elle. (*gross premium income*)

11. Le paragraphe 3(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

3. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement s'applique aux sociétés autorisées sous le régime de la Loi à garantir des risques à l'égard des opérations d'assurance dans toute branche d'assurance.

³ SOR/92-298

³ DORS/92-298

12. Paragraphs 5(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(a) the total premiums paid or payable by the company in that year in respect of the reinsurance against risks insured by it in its policies, other than premiums paid or payable in relation to the class of life insurance or to Export Development Canada in relation to business undertaken for the purpose set out in paragraph 10(1)(a) of the *Export Development Act*, without reduction in respect of commissions, expense allowances and other considerations received or receivable by the company

by

(b) the gross premium income of the company for that year, other than premiums paid or payable to Export Development Canada in relation to business undertaken for the purpose set out in paragraph 10(1)(a) of the *Export Development Act*.

13. Paragraph 6(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) the total premiums paid or payable by the company in that year to non-approved insurers in respect of the reinsurance against risks insured by it in its policies, other than premiums paid or payable in respect of the class of life insurance, without reduction in respect of commissions, expense allowances and other considerations received or receivable by the company

14. Section 7 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

REDUCTION OF PREMIUM INCOME FOR
ASSUMPTION REINSURANCE

7. For the purposes of section 5 and subsection 6(2), in the case of an agreement by which a company causes itself in any year to be reinsured on an assumption basis against risks insured by it in its policies, the total premiums referred to in paragraphs 5(a) and 6(2)(a) and the gross premium income referred to in paragraphs 5(b) and 6(2)(b) shall be reduced by an amount equal to the premiums paid or payable by the company in that year under that agreement.

15. Subparagraph (a)(i) of the definition “entente de regroupement” in paragraph 8(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(i) d’une part, sont constituées en personnes morales sous le régime d’une loi provinciale dans le but d’exercer des activités d’assurances au Canada ou sont autorisées par ordonnance du surintendant prise en vertu des articles 53, 59, 574 ou 586 de la Loi à garantir au Canada des risques dans une branche d’assurance,

12. Les alinéas 5a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) le total des primes payées ou à payer par la société au cours de cette année à l’égard de la réassurance des risques qu’elle garantit aux termes de ses polices, à l’exclusion des primes payées ou à payer à l’égard de la branche d’assurance-vie ou à Exportation et développement Canada relativement aux opérations effectuées dans le cadre de l’alinéa 10(1)a) de la *Loi sur le développement des exportations*, sans aucune réduction au titre des commissions, allocations de frais et autres contreparties reçues ou à recevoir par elle;

b) le produit brut de la société au cours de cette année, à l’exclusion des primes payées ou à payer à Exportation et développement Canada relativement aux opérations effectuées dans le cadre de l’alinéa 10(1)a) de la *Loi sur le développement des exportations*.

13. L’alinéa 6(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) le total des primes, autres que les primes à l’égard de la branche assurance-vie, payées ou à payer par la société au cours de cette année à des assureurs non agréés à l’égard de la réassurance des risques qu’elle garantit aux termes de ses polices, sans aucune réduction au titre des commissions, allocations de frais et autres contreparties reçues ou à recevoir par elle;

14. L’article 7 du même règlement et l’intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

RÉDUCTION DU REVENU DES PRIMES POUR
RÉASSURANCE AUX FINS DE PRISE
EN CHARGE

7. Pour l’application de l’article 5 et du paragraphe 6(2), dans le cas d’un contrat visant à réassurer dans une année les risques garantis par la société sur une base de prise en charge contre des risques qu’elle garantit aux termes de ses polices, le total des primes mentionnées aux alinéas 5a) et 6(2)a) et le produit brut visé aux alinéas 5b) et 6(2)b) sont réduits d’un montant égal aux primes payées ou à payer par elle au cours de cette année aux termes du contrat de réassurance.

15. Le sous-alinéa a)(i) de la définition de « entente de regroupement », au paragraphe 8(1) de la version française du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

(i) d’une part, sont constituées en personnes morales sous le régime d’une loi provinciale dans le but d’exercer des activités d’assurances au Canada ou sont autorisées par ordonnance du surintendant prise en vertu des articles 53, 59, 574 ou 586 de la Loi à garantir au Canada des risques dans une branche d’assurance,

**REINSURANCE (FOREIGN COMPANIES)
REGULATIONS**

16. The long title of the *Reinsurance (Foreign Companies) Regulations*⁴ is replaced by the following:

REINSURANCE (FOREIGN COMPANIES)
REGULATIONS

17. Section 1 of the Regulations and the heading before it are repealed.

18. The definitions “gross premium income” and “non-approved insurer” in section 2 of the Regulations are replaced by the following:

“gross premium income”, in respect of a foreign company, means its premium income from all of its insurance business in Canada calculated without reduction in respect of reinsurance premiums paid or payable by it. (*produit brut*)

“non-approved insurer” means a body corporate incorporated for the purpose of insuring risks that is not authorized under the Act to insure in Canada risks and, in respect of risks that are not insured in Canada by it, a foreign company that is authorized under the Act to insure in Canada risks, but does not include

- (a) the Insurance Corporation of British Columbia;
- (b) The Manitoba Public Insurance Corporation;
- (c) Saskatchewan Government Insurance;
- (d) Export Development Canada; or
- (e) a body corporate that is incorporated under the laws of a province and has been approved by the Superintendent. (*assureur non agréé*)

19. Subsection 3(1) of the Regulations is replaced by the following:

3. (1) Subject to subsection (2), these Regulations apply in respect of all foreign companies, other than fraternal benefit societies, that are authorized under the Act to insure risks in respect of the insurance business in Canada for any class of insurance.

20. Sections 4 to 7 of the Regulations are replaced by the following:

4. (1) Subject to subsection (2), a foreign company shall not cause itself in any year to be reinsured against more than 75 per cent of the risks insured by it.

(2) A foreign company that was registered under either the *Foreign Insurance Companies Act* or the *Canadian and British Insurance Companies Act* before January 1, 1990, and that caused itself to be

**RÈGLEMENT SUR LA RÉASSURANCE
(SOCIÉTÉS ÉTRANGÈRES)**

16. Le titre intégral du *Règlement sur la réassurance (sociétés étrangères)*⁴ est remplacé par ce qui suit :

RÈGLEMENT SUR LA RÉASSURANCE
(SOCIÉTÉS ÉTRANGÈRES)

17. L'article 1 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

18. Les définitions de « assureur non agréé » et « produit brut », à l'article 2 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« assureur non agréé » Personne morale constituée dans le but de garantir des risques qui n'est pas autorisée sous le régime de la Loi à garantir au Canada des risques. La société étrangère qui est autorisée sous le régime de la Loi à garantir au Canada des risques est également visée, mais seulement à l'égard des risques qu'elle ne garantit pas au Canada. Sont exclues de la présente définition :

- a) l'Insurance Corporation of British Columbia;
- b) la Société d'assurance publique du Manitoba;
- c) la Saskatchewan Government Insurance;
- d) Exportation et développement Canada;
- e) les personnes morales constituées sous le régime des lois d'une province et approuvées par le surintendant. (*non-approved insurer*)

« produit brut » En matière de primes, le revenu procuré à la société étrangère par ses opérations d'assurance au Canada, calculé sans réduction à l'égard des primes de réassurance payées ou à payer par elle. (*gross premium income*)

19. Le paragraphe 3(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

3. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement s'applique aux sociétés étrangères — sauf les sociétés de secours mutuels — qui sont autorisées sous le régime de la Loi à garantir des risques à l'égard des opérations d'assurance au Canada dans toute branche d'assurance.

20. Les articles 4 à 7 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la société étrangère ne peut, dans une année, se réassurer contre plus de 75 % des risques qu'elle garantit.

(2) La société étrangère enregistrée avant le 1^{er} janvier 1990 sous le régime de la *Loi sur les compagnies d'assurance étrangères* ou de la *Loi sur les compagnies d'assurance canadiennes et*

⁴ SOR/92-302

⁴ DORS/92-302

reinsured against more than 75 per cent of the risks insured by it in 1989, may cause itself in 1992 to be reinsured to an extent up to and including the lesser of

- (a) 80 per cent of the risks insured by it in 1992, and
- (b) the percentage of the risks insured by it against which it caused itself to be reinsured in 1989.

CALCULATION OF PERCENTAGE OF REINSURANCE

5. The percentage of risks insured by a foreign company against which the company causes itself to be reinsured in a year shall be calculated by multiplying 100 by the quotient obtained by dividing

(a) the total premiums paid or payable by the company in that year in respect of the reinsurance against risks insured by it in its policies in respect of its insurance business in Canada, other than premiums paid or payable in relation to the class of life insurance or to Export Development Canada in relation to business undertaken for the purpose set out in paragraph 10(1)(a) of the *Export Development Act*, without reduction in respect of commissions, expense allowances and other considerations received or receivable by the company

by

(b) the gross premium income of the company for that year other than premiums paid or payable to Export Development Canada in relation to business undertaken for the purpose set out in paragraph 10(1)(a) of the *Export Development Act*.

REINSURANCE WITH NON-APPROVED INSURERS

6. (1) A foreign company shall not cause itself in any year to be reinsured by non-approved insurers against more than 25 per cent of the risks insured by it.

(2) The percentage of risks insured by a foreign company against which the company causes itself to be reinsured by non-approved insurers in a year shall be calculated by multiplying 100 by the quotient obtained by dividing

(a) the total premiums paid or payable by it in that year to non-approved insurers in respect of the reinsurance of the risks insured by it in Canada, other than premiums in respect of the class of life insurance, without reduction in respect of commissions, expense allowances and other considerations received or receivable by it

by

(b) the gross premium income of that foreign company for that year.

britanniques qui s'est réassurée contre plus de 75 % des risques qu'elle garantissait en 1989 peut, en 1992, se réassurer jusqu'à concurrence du moindre des pourcentages suivants :

- a) 80 % des risques qu'elle garantit en 1992;
- b) le pourcentage des risques garantis par elle contre lesquels elle s'est réassurée en 1989.

CALCUL DU POURCENTAGE DE LA RÉASSURANCE

5. Le pourcentage des risques garantis par la société étrangère contre lesquels elle se réassure dans une année est égal au produit qu'on obtient en multipliant 100 par le quotient de la division du montant visé à l'alinéa a) par celui visé à l'alinéa b) :

a) le total des primes payées ou à payer par la société au cours de cette année à l'égard de la réassurance des risques qu'elle garantit aux termes de ses polices à l'égard de ses opérations d'assurance effectuées au Canada, à l'exclusion des primes payées ou à payer à l'égard de la branche d'assurance-vie ou à Exportation et développement Canada relativement aux opérations effectuées dans le cadre de l'alinéa 10(1)a) de la *Loi sur le développement des exportations*, sans aucune réduction au titre des commissions, allocations de frais et autres contreparties reçues ou à recevoir par elle;

b) le produit brut de la société au cours de cette année, à l'exclusion des primes payées ou à payer à Exportation et développement Canada relativement aux opérations effectuées dans le cadre de l'alinéa 10(1)a) de la *Loi sur le développement des exportations*.

RÉASSURANCE PAR DES ASSUREURS NON AGRÉÉS

6. (1) La société étrangère ne peut, dans une année, se réassurer auprès d'assureurs non agréés contre plus de 25 % des risques qu'elle garantit.

(2) Le pourcentage des risques garantis par la société étrangère contre lesquels elle se réassure auprès d'assureurs non agréés dans une année est égal au produit qu'on obtient en multipliant 100 par le quotient de la division du montant visé à l'alinéa a) par celui visé à l'alinéa b) :

a) le total des primes — autres que les primes à l'égard de la branche d'assurance-vie — payées ou à payer par la société au cours de cette année aux assureurs non agréés à l'égard de la réassurance des risques qu'elle garantit au Canada, sans aucune réduction au titre des commissions, allocations de frais et autres contreparties reçues ou à recevoir par elle;

b) son produit brut pour cette année.

(3) If, in accordance with subsection 4(2), a foreign company has caused itself to be reinsured against more than 75 per cent of the risks insured by it in 1992, the company shall not cause itself to be reinsured by non-approved insurers in that year to an extent greater than the amount of the risks insured by it in that year against which it has not caused itself to be reinsured.

(3) Si, conformément au paragraphe 4(2), la société étrangère s'est réassurée contre plus de 75 % des risques qu'elle garantit en 1992, elle ne peut, dans cette année, se réassurer auprès d'assureurs non agréés pour plus que le montant des risques garantis par elle dans cette année contre lesquels elle ne s'est pas réassurée.

REDUCTION OF PREMIUM INCOME FOR ASSUMPTION REINSURANCE

RÉDUCTION DU REVENU DES PRIMES POUR RÉASSURANCE AUX FINS DE PRISE EN CHARGE

7. For the purposes of section 5 and subsection 6(2), in the case of an agreement by which a foreign company causes itself in any year to be reinsured on an assumption basis against risks insured by it in its policies in respect of its insurance business in Canada, the total premiums referred to in paragraphs 5(a) and 6(2)(a) and the gross premium income referred to in paragraphs 5(b) and 6(2)(b) shall be reduced by an amount equal to the premiums paid or payable by the company in that year under that agreement.

7. Pour l'application de l'article 5 et du paragraphe 6(2), dans le cas d'un contrat visant à réassurer dans une année les risques garantis par la société étrangère sur une base de prise en charge contre des risques qu'elle garantit aux termes de ses polices à l'égard de ses opérations d'assurance effectuées au Canada, le total des primes mentionnées aux alinéas 5a) et 6(2)a) et le produit brut visé aux alinéas 5b) et 6(2)b) sont réduits d'un montant égal aux primes payées ou à payer par elle au cours de cette année aux termes du contrat de réassurance.

21. (1) Subparagraph (a)(i) of the definition "pooling agreement" in subsection 8(1) of the Regulations is replaced by the following:

21. (1) Le sous-alinéa a)(i) de la définition de « entente de regroupement », au paragraphe 8(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

(i) is incorporated by or under the laws of a province for the purpose of carrying on the business of insurance in Canada or is authorized under an order of the Superintendent pursuant to section 53, 59, 574 or 586 of the Act to insure in Canada risks falling within a class of insurance, and

(i) d'une part, sont constituées en personnes morales sous le régime d'une loi provinciale dans le but d'exercer des activités d'assurances au Canada ou sont autorisées par ordonnance du surintendant prise en vertu des articles 53, 59, 574 ou 586 de la Loi à garantir au Canada des risques dans une branche d'assurance,

(2) Paragraph (e) of the definition "pooling agreement" in subsection 8(1) of the Regulations is replaced by the following:

(2) L'alinéa e) de la définition de « entente de regroupement », au paragraphe 8(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

(e) entering into the agreement would have caused at least one of the parties on June 26, 1986 to be reinsured against more than 75 per cent of the risks insured by it. (*entente de regroupement*)

e) au moins une des parties aurait été réassurée, le 26 juin 1986, contre plus de 75 % des risques qu'elle garantissait du seul fait qu'elle était partie à l'entente de regroupement. (*pooling agreement*)

FOREIGN COMPANIES PRESCRIBED TRANSACTIONS REGULATIONS

RÈGLEMENT SUR CERTAINES OPÉRATIONS DES SOCIÉTÉS ÉTRANGÈRES

22. The Foreign Companies Prescribed Transactions Regulations⁵ are repealed.

22. Le Règlement sur certaines opérations des sociétés étrangères⁵ est abrogé.

SUPERVISORY INFORMATION (INSURANCE COMPANIES) REGULATIONS

RÈGLEMENT SUR LES RENSEIGNEMENTS RELATIFS À LA SUPERVISION DES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES

23. Subparagraph 2(1)(b)(ii) of the Supervisory Information (Insurance Companies) Regulations⁶ is replaced by the following:

23. Le sous-alinéa 2(1)b)(ii) du Règlement sur les renseignements relatifs à la supervision des sociétés d'assurances⁶ est remplacé par ce qui suit :

⁵ SOR/98-570
⁶ SOR/2001-56

⁵ DORS/98-570
⁶ DORS/2001-56

(ii) in the case of a property and casualty company or a marine company, under the *Supervisory Guide Applicable to Federally Regulated Insurance Companies*;

(ii) dans le cas d'une société d'assurances multirisques ou d'une société d'assurance maritime, aux termes du *Guide de surveillance s'appliquant aux sociétés d'assurances assujetties à la réglementation fédérale*;

ANCILLARY ACTIVITIES (INSURANCE COMPANIES, CANADIAN SOCIETIES AND INSURANCE HOLDING COMPANIES) REGULATIONS

RÈGLEMENT SUR LES ACTIVITÉS CONNEXES (SOCIÉTÉS D'ASSURANCES, SOCIÉTÉS DE SECOURS CANADIENNES ET SOCIÉTÉS DE PORTEFEUILLE D'ASSURANCES)

24. The heading before section 3 of the *Ancillary Activities (Insurance Companies, Canadian Societies and Insurance Holding Companies) Regulations*⁷ is replaced by the following:

24. L'intertitre précédant l'article 3 du *Règlement sur les activités connexes (sociétés d'assurances, sociétés de secours canadiennes et sociétés de portefeuille d'assurances)*⁷ est remplacé par ce qui suit :

PROPERTY AND CASUALTY COMPANIES AND MARINE COMPANIES

SOCIÉTÉS D'ASSURANCES MULTIRISQUES ET SOCIÉTÉS D'ASSURANCE MARITIME

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

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

Prescribed activities

3. (1) For the purpose of paragraph 495(4)(f) of the Act, the following activities are prescribed in relation to an entity and a property and casualty company or marine company that acquires control of, or acquires or increases a substantial investment in, the entity:

3. (1) Pour l'application de l'alinéa 495(4)(f) de la Loi, les activités que l'entité peut exercer pour que la société d'assurances multirisques ou la société d'assurance maritime puisse en acquérir le contrôle ou acquérir ou augmenter un intérêt de groupe financier dans celle-ci sont les suivantes :

Activités autorisées

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

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

(f) any other activities that are reasonably ancillary to the business of insurance carried on by the company.

(f) any other activities that are reasonably ancillary to the business of insurance carried on by the company.

(3) Subsection 3(2) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(3) Le paragraphe 3(2) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Prescribed term or condition

(2) For the purpose of paragraph 495(4)(f) of the Act, a prescribed term or condition is that the activities referred to in paragraphs (1)(a) to (e) must be reasonably ancillary to the business of insurance carried on by the property and casualty company or the marine company.

(2) For the purpose of paragraph 495(4)(f) of the Act, a prescribed term or condition is that the activities referred to in paragraphs (1)(a) to (e) must be reasonably ancillary to the business of insurance carried on by the property and casualty company or the marine company.

Prescribed term or condition

COMMERCIAL LOAN (INSURANCE COMPANIES, SOCIETIES AND INSURANCE HOLDING COMPANIES) REGULATIONS

RÈGLEMENT SUR LES PRÊTS COMMERCIAUX (SOCIÉTÉS D'ASSURANCES, SOCIÉTÉS DE SECOURS ET SOCIÉTÉS DE PORTEFEUILLE D'ASSURANCES)

26. The title of the *Commercial Loan (Insurance Companies, Societies and Insurance Holding Companies) Regulations*⁸ is replaced by the following:

26. Le titre du *Règlement sur les prêts commerciaux (sociétés d'assurances, sociétés de secours et sociétés de portefeuille d'assurances)*⁸ est remplacé par ce qui suit :

⁷ SOR/2001-366
⁸ SOR/2001-368

⁷ DORS/2001-366
⁸ DORS/2001-368

COMMERCIAL LOAN (INSURANCE COMPANIES, SOCIETIES, INSURANCE HOLDING COMPANIES AND FOREIGN COMPANIES) REGULATIONS

RÈGLEMENT SUR LES PRÊTS COMMERCIAUX (SOCIÉTÉS D'ASSURANCES, SOCIÉTÉS DE SECOURS, SOCIÉTÉS DE PORTEFEUILLE D'ASSURANCES ET SOCIÉTÉS ÉTRANGÈRES)

27. The portion of subsection 6(2) of the Regulations before the formula is replaced by the following:

27. Le passage du paragraphe 6(2) du même règlement précédant la formule est remplacé par ce qui suit :

Definition of "total assets" of a property and casualty company and a marine company

(2) For the purpose of section 505 of the Act, "total assets", in respect of a property and casualty company or a marine company, at a particular time, means the amount determined by the formula

(2) Pour l'application de l'article 505 de la Loi, « actif total » s'entend, à l'égard d'une société d'assurances multirisques ou d'une société d'assurance maritime à une date donnée, du montant déterminé au moyen de la formule suivante :

Définition de « actif total » d'une société d'assurances multirisques ou d'une société d'assurance maritime

28. The Regulations are amended by adding the following after section 11:

28. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 11, de ce qui suit :

FOREIGN LIFE COMPANIES

SOCIÉTÉS D'ASSURANCE-VIE ÉTRANGÈRES

Prescribed percentage

11.1 For the purposes of subsections 616(1) and (2) of the Act,

11.1 Pour l'application des paragraphes 616(1) et (2) de la Loi, le pourcentage de la valeur des éléments d'actif au Canada de la société d'assurance-vie étrangère afférents aux branches d'assurance qui sont mentionnées à ces paragraphes :

Pourcentage

(a) in respect of a foreign life company the value of whose assets in Canada for the classes of insurance referred to in those subsections exceeds the aggregate of its liabilities in Canada and the margin of assets in Canada over liabilities in Canada referred to in subsection 608(1) of the Act in respect of those classes by 25 million dollars or less, the prescribed percentage of the value of those assets is five per cent; and

a) est de 5 % si l'excédent de ses éléments d'actif au Canada sur le total de ses éléments de passif au Canada et de l'excédent, visé au paragraphe 608(1) de la Loi, de son actif au Canada sur son passif au Canada, à l'égard de ces branches, s'élève à au plus vingt-cinq millions de dollars;

(b) in respect of a foreign life company the value of whose assets in Canada for the classes of insurance referred to in those subsections exceeds the aggregate of its liabilities in Canada and the margin of assets in Canada over liabilities in Canada referred to in subsection 608(1) of the Act in respect of those classes by more than 25 million dollars, the prescribed percentage of the value of those assets is 100 per cent.

b) est de 100 % si cet excédent s'élève à plus de vingt-cinq millions de dollars.

FOREIGN PROPERTY AND CASUALTY COMPANIES AND FOREIGN MARINE COMPANIES

SOCIÉTÉS D'ASSURANCES MULTIRISQUES ÉTRANGÈRES OU SOCIÉTÉS D'ASSURANCE MARITIME ÉTRANGÈRES

Prescribed percentage

11.2 For the purpose of section 617 of the Act, the prescribed percentage of the value of the assets in Canada of a foreign property and casualty company or a foreign marine company is five per cent.

11.2 Pour l'application de l'article 617 de la Loi, le pourcentage maximal de la valeur de l'actif au Canada de la société d'assurances multirisques étrangère ou de la société d'assurance maritime étrangère est de 5 %.

Pourcentage

EXEMPTION FROM RESTRICTIONS ON INVESTMENTS (INSURANCE COMPANIES, INSURANCE HOLDING COMPANIES AND SOCIETIES) REGULATIONS

RÈGLEMENT SUR LA DISPENSE DES RESTRICTIONS EN MATIÈRE DE PLACEMENTS (SOCIÉTÉS D'ASSURANCES, SOCIÉTÉS DE PORTEFEUILLE D'ASSURANCES ET SOCIÉTÉS DE SECOURS)

29. The marginal note to section 2 of the Exemption from Restrictions on Investments (Insurance Companies, Insurance Holding Companies

29. La note marginale relative à l'article 2 du Règlement sur la dispense des restrictions en matière de placements (sociétés d'assurances,

*and Societies) Regulations*⁹ is replaced by “Prescribed circumstances — property and casualty companies and marine companies”.

INVESTMENT LIMITS (INSURANCE COMPANIES) REGULATIONS

30. (1) Paragraph 5(1)(b) of the *Investment Limits (Insurance Companies) Regulations*¹⁰ is replaced by the following:

(b) if the company is a property and casualty company or a marine company, 10% of its total assets.

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

(b) if the company is a property and casualty company or a marine company, 25% of its total assets.

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

(b) if the company is a property and casualty company or a marine company, 35% of its total assets.

ASSETS (FOREIGN COMPANIES) REGULATIONS

31. (1) The portion of section 3 of the *Assets (Foreign Companies) Regulations*¹¹ before paragraph (b) is replaced by the following:

3. In addition to the margin of assets in Canada over liabilities in Canada required by section 608 of the Act, and subject to sections 6 and 7, every foreign life company shall, in relation to the classes of life insurance, accident and sickness insurance, credit protection insurance and other approved products insurance, maintain assets in Canada the total value of which, when determined in accordance with the accounting principles referred to in subsection 331(4) of the Act, is at least equal to the aggregate of

(a) the amount of the reserve for actuarial and other policy liabilities of the company in respect of those classes, determined on the same basis as the reserve included in the company’s annual return, minus the amount of all advances that were made by the company on the security or against the cash surrender value of its life policies included in its annual return,

(2) Section 3 of the Regulations is amended by adding “and” at the end of paragraph (b), by striking out “and” at the end of paragraph (c) and by repealing paragraph (d).

sociétés de portefeuille d’assurances et sociétés de secours)⁹ est remplacée par « Circonstances précisées par règlement : sociétés d’assurances multirisques et sociétés d’assurance maritime »

RÈGLEMENT SUR LES LIMITES RELATIVES AUX PLACEMENTS (SOCIÉTÉS D’ASSURANCES)

30. (1) L’alinéa 5(1)(b) du Règlement sur les limites relatives aux placements (sociétés d’assurances)¹⁰ est remplacé par ce qui suit :

b) dans le cas d’une société d’assurances multirisques ou d’une société d’assurance maritime, à 10 % de l’actif total de celle-ci.

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

b) dans le cas d’une société d’assurances multirisques ou d’une société d’assurance maritime, à 25 % de l’actif total de celle-ci.

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

b) dans le cas d’une société d’assurances multirisques ou d’une société d’assurance maritime, à 35 % de l’actif total de celle-ci.

RÈGLEMENT SUR LES ÉLÉMENTS D’ACTIF (SOCIÉTÉS ÉTRANGÈRES)

31. (1) Le passage de l’article 3 du Règlement sur les éléments d’actif (sociétés étrangères)¹¹ précédant l’alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

3. Sous réserve des articles 6 et 7, la société d’assurance-vie étrangère est tenue, à l’égard des branches assurance-vie, accidents et maladie, protection de crédit et autres produits approuvés, de maintenir, outre l’excédent de l’actif au Canada sur le passif au Canada exigé par l’article 608 de la Loi, des éléments d’actif au Canada dont la valeur totale, établie selon les principes comptables visés au paragraphe 331(4) de la Loi, est égale ou supérieure au total de ce qui suit :

a) le montant de la réserve pour ses engagements actuariels et autres liés aux polices de ces branches, calculée de la même façon que la réserve figurant dans son état annuel, moins le montant total des avances consenties par elle et garanties par ses polices d’assurance-vie ou par la valeur de rachat de celles-ci inclus dans son état annuel;

(2) L’alinéa 3d) du même règlement est abrogé.

⁹ SOR/2001-385
¹⁰ SOR/2001-396
¹¹ SOR/2002-450

⁹ DORS/2001-385
¹⁰ DORS/2001-396
¹¹ DORS/2002-450

32. (1) The portion of section 4 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

4. In addition to the margin of assets in Canada over liabilities in Canada required by section 608 of the Act, and subject to sections 6 and 7, every foreign life company shall, in relation to the classes of insurance other than life insurance, accident and sickness insurance, credit protection insurance and other approved products insurance, maintain assets in Canada the total value of which, when determined in accordance with the accounting principles referred to in subsection 331(4) of the Act, is at least equal to the aggregate of

(2) Section 4 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (b), by adding “and” at the end of paragraph (a), and by repealing paragraph (c).

33. (1) The portion of section 5 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

5. In addition to the margin of assets in Canada over liabilities in Canada required by section 608 of the Act, and subject to sections 6 and 7, every foreign property and casualty company and every foreign marine company shall, in relation to a class of insurance, maintain assets in Canada the total value of which, when determined in accordance with the accounting principles referred to in subsection 331(4) of the Act, is at least equal to the aggregate of

(2) Paragraphs 5(a) and (b) of the English version of the Regulations are replaced by the following:

(a) the amount of the reserve for actuarial and other policy liabilities of the company in respect of that class, determined on the same basis as the reserve included in the annual return of the company; and

(b) the total amount of the other liabilities of the company in respect of that class.

(3) Paragraph 5(c) of the Regulations is repealed.

34. Section 7 of the Regulations is replaced by the following:

7. If a foreign company is reinsured against all or any portion of the risks insured or claims payable under policies issued in the course of its insurance business in Canada, the aggregate of the amounts referred to in sections 3 to 5 may be reduced by subtracting from that amount an amount not exceeding the aggregate of the portions of that amount that apply to the risks or claims that are reinsured if the reinsurer is

(a) a company, a society or a provincial company;

(b) a foreign company that has reinsured in Canada the risks under a reinsurance arrangement that provides that the reinsurer does not have any

32. (1) Le passage de l'article 4 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

4. Sous réserve des articles 6 et 7, la société d'assurance-vie étrangère est tenue, à l'égard des branches autres que les branches assurance-vie, accidents et maladie, protection de crédit et autres produits approuvés, de maintenir, outre l'excédent de l'actif au Canada sur le passif au Canada exigé par l'article 608 de la Loi, des éléments d'actif au Canada dont la valeur totale, établie selon les principes comptables visés au paragraphe 331(4) de la Loi, est égale ou supérieure au total de ce qui suit :

(2) L'alinéa 4c) du même règlement est abrogé.

33. (1) Le passage de l'article 5 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

5. Sous réserve des articles 6 et 7, la société d'assurances multirisques étrangère ou la société d'assurance maritime étrangère est tenue, à l'égard d'une branche d'assurance, de maintenir, outre l'excédent de l'actif au Canada sur le passif au Canada exigé par l'article 608 de la Loi, des éléments d'actif au Canada dont la valeur totale, établie selon les principes comptables visés au paragraphe 331(4) de la Loi, est égale ou supérieure au total de ce qui suit :

(2) Les alinéas 5a) et b) de la version anglaise du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(a) the amount of the reserve for actuarial and other policy liabilities of the company in respect of that class, determined on the same basis as the reserve included in the annual return of the company; and

(b) the total amount of the other liabilities of the company in respect of that class.

(3) L'alinéa 5c) du même règlement est abrogé.

34. L'article 7 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

7. Dans le cas où les risques garantis ou les sinistres à régler par la société étrangère aux termes des polices établies dans le cadre de ses opérations d'assurance au Canada font l'objet, en tout ou en partie, d'une réassurance, le total des montants visés aux articles 3 à 5 peut être réduit d'une somme n'excédant pas le total des parts respectives de ces montants qui se rapportent à la partie des risques ou des sinistres faisant l'objet de la réassurance, si le réassureur est, selon le cas :

a) une société, une société de secours ou une société provinciale;

b) une société étrangère qui a réassuré au Canada ces risques aux termes d'une convention de

right of set-off against the obligations of the foreign company other than obligations related to its insurance business in Canada;

(c) a body corporate that is incorporated under the laws of a province and has been approved by the Superintendent;

(d) the Insurance Corporation of British Columbia;

(e) The Manitoba Public Insurance Corporation;

(f) Saskatchewan Government Insurance;

(g) Export Development Canada; or

(h) an entity that maintains assets in Canada of a nature and under an arrangement that the Superintendent has determined to be satisfactory.

35. Section 8 of the Regulations is repealed.

**INFORMATION TECHNOLOGY
ACTIVITIES (PROPERTY AND
CASUALTY COMPANIES)
REGULATIONS**

36. The title of the *Information Technology Activities (Property and Casualty Companies) Regulations*¹² is replaced by the following:

**INFORMATION TECHNOLOGY ACTIVITIES
(PROPERTY AND CASUALTY COMPANIES
AND MARINE COMPANIES)
REGULATIONS**

37. (1) The definition “member of a property and casualty group” in section 1 of the Regulations is repealed.

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

“member of a company’s group” has the same meaning as in subsection 490(2) of the Act.

“member of a company’s group”
« membre du groupe d’une société »

38. Section 2 of the Regulations is replaced by the following:

2. For the purposes of subparagraph 441(1)(d.1)(iii) of the Act, the prescribed purpose or the prescribed circumstance, in the case of a property and casualty company or a marine company, is a purpose or circumstance that is materially related to the provision of financial products or services by the company or a member of the company’s group.

Prescribed purpose or circumstance

39. (1) Subsections 3(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

3. (1) For the purposes of paragraph 495(4)(f) of the Act and subject to subsections (2) and (3), a

Prescribed activity

réassurance qui prévoit que le réassureur n’a aucun droit de compenser les obligations de la société étrangère autres que celles relatives à ses opérations d’assurance au Canada;

(c) une personne morale constituée sous le régime des lois d’une province qui a été approuvée par le surintendant;

(d) l’Insurance Corporation of British Columbia;

(e) la Société d’assurance publique du Manitoba;

(f) la Saskatchewan Government Insurance;

(g) Exportation et développement Canada;

(h) une entité qui maintient au Canada, aux termes d’une convention que le surintendant juge satisfaisante, des éléments d’actif dont celui-ci juge la nature satisfaisante.

35. L’article 8 du même règlement est abrogé.

**RÈGLEMENT SUR LES ACTIVITÉS EN
MATIÈRE DE TECHNOLOGIE DE
L’INFORMATION (SOCIÉTÉS
D’ASSURANCES MULTIRISQUES)**

36. Le titre du *Règlement sur les activités en matière de technologie de l’information (sociétés d’assurances multirisques)*¹² est remplacé par ce qui suit :

**RÈGLEMENT SUR LES ACTIVITÉS EN
MATIÈRE DE TECHNOLOGIE DE
L’INFORMATION (SOCIÉTÉS
D’ASSURANCES MULTIRISQUES ET
SOCIÉTÉS D’ASSURANCE MARITIME)**

37. (1) La définition de « membre d’un groupe d’une société d’assurances multirisques », à l’article 1 du même règlement, est abrogée.

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

« membre du groupe d’une société » S’entend au sens du paragraphe 490(2) de la Loi.

« membre du groupe d’une société »
“member of a company’s group”

38. L’article 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

2. Pour l’application du sous-alinéa 441(1)d.1(iii) de la Loi, la fin et les circonstances, pour une société d’assurances multirisques ou une société d’assurance maritime, sont celles qui sont substantiellement reliées à la fourniture de produits ou services financiers par la société ou par un membre du groupe de la société.

Fin et circonstances

39. (1) Les paragraphes 3(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

3. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), pour l’application de l’alinéa 495(4)f) de la Loi, les

Activités autorisées

¹² SOR/2003-68

¹² DORS/2003-68

prescribed activity in relation to an entity is designing, developing, holding, managing, manufacturing, selling or otherwise dealing with any data transmission system, information site, communication device or information platform or portal that is used to provide information services.

activités qu'une entité peut exercer sont notamment la conception, le développement, la détention, la gestion, la fabrication et la vente de systèmes de transmission de données, de sites d'information, de moyens de communication ou de plateformes informatiques ou de portails d'information qui sont utilisés pour la prestation de services d'information.

Limit on size of investment

(2) Neither a property and casualty company nor a marine company may acquire control of, or hold, acquire or increase a substantial investment in, an entity engaging in an activity described in subsection (1) if the sum of the following exceeds 5% of the company's regulatory capital:

(2) Il est interdit à la société d'assurances multirisques ou à la société d'assurance maritime d'acquies le contrôle d'une entité exerçant l'une ou l'autre des activités visées au paragraphe (1) ou de détenir, d'acquies ou d'augmenter un intérêt de groupe financier dans une telle entité, si la somme des valeurs ci-après dépasse 5 % de son capital réglementaire :

Limite

(a) the aggregate balance sheet value of the shares and ownership interests that the company and its subsidiaries, whether individually or jointly, would acquire in the entity under paragraph 495(4)(f) of the Act,

a) la valeur au bilan totale des actions et des titres de participation que la société et ses filiales, soit individuellement, soit conjointement, acquiesraient dans l'entité en vertu de l'alinéa 495(4)f) de la Loi;

(b) the aggregate balance sheet value of the shares and ownership interests held by the company and its subsidiaries, whether individually or jointly, in entities engaging in an activity described in subsection (1) that the company holds control of, or a substantial investment in, under paragraph 495(4)(f) of the Act, and

b) la valeur au bilan totale des actions et des titres de participation que la société et ses filiales, soit individuellement, soit conjointement, détient dans des entités exerçant l'une ou l'autre des activités visées au paragraphe (1) dont la société détient le contrôle ou dans laquelle elle détient un intérêt de groupe financier en vertu de l'alinéa 495(4)f) de la Loi;

(c) the aggregate value of outstanding loans made by the company and its subsidiaries, whether individually or jointly, to entities engaging in an activity described in subsection (1) that the company holds control of, or a substantial investment in, under paragraph 495(4)(f) of the Act.

c) la valeur totale des prêts non remboursés que la société et ses filiales ont consentis, soit individuellement, soit conjointement, à des entités exerçant l'une ou l'autre des activités visées au paragraphe (1) dont la société détient le contrôle ou dans laquelle elle détient un intérêt de groupe financier en vertu de l'alinéa 495(4)f) de la Loi.

(2) The portion of subsection 3(3) of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

(2) Le passage du paragraphe 3(3) du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

Restricted activities

(3) Neither a property and casualty company nor a marine company may acquire control of, or hold, acquire or increase a substantial investment in, an entity engaging in an activity described in subsection (1) if the entity engages in the business of accepting deposit liabilities or if the activities of the entity include

(3) Il est interdit à une société d'assurances multirisques ou à une société d'assurance maritime d'acquies le contrôle d'une entité exerçant l'une ou l'autre des activités visées au paragraphe (1) ou de détenir, d'acquies ou d'augmenter un intérêt de groupe financier dans une telle entité, si celle-ci accepte des dépôts dans le cadre de son activité commerciale ou si les activités de celle-ci comportent :

Limite

(a) activities that a company is not permitted to engage in under section 466 or 469 of the Act or that a property and casualty company or a marine company is not permitted to engage in under section 478 of the Act;

a) des activités que les articles 466 et 469 de la Loi interdisent à toute société d'exercer ou que l'article 478 de la Loi interdit à toute sociétés d'assurances multirisques ou à toute société d'assurance maritime d'exercer;

(3) Subparagraphs 3(3)(f)(i) and (ii) of the Regulations are replaced by the following:

(3) Les sous-alinéas 3(3)f)(i) et (ii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(i) in the case of an entity that is controlled by the property and casualty company or the marine company, the company itself would be permitted under Part IX of the Act to acquire a substantial investment in the other entity, or

(i) dans le cas où l'entité est contrôlée par la société d'assurances multirisques ou la société d'assurance maritime, l'acquisition par la société d'un intérêt de groupe financier dans l'autre entité serait permise aux termes de la partie IX de la Loi,

(ii) in the case of an entity that is not controlled by the property and casualty company or the marine company, the company itself would be permitted to acquire a substantial investment in the other entity under subsection 493(2), paragraph 493(3)(b) or (c) or subsection 495(1) or (4) of the Act; or

40. Sections 4 and 5 of the Regulations are replaced by the following:

4. For the purposes of subparagraph 3(3)(f)(ii), subsections 495(6) to (8) of the Act do not apply in determining whether a property and casualty company or a marine company would be permitted to acquire a substantial investment in an entity under subsection 493(2), paragraph 493(3)(b) or (c) or subsection 495(1) or (4) of the Act.

Exemption from restrictions

(ii) dans le cas où l'entité n'est pas contrôlée par la société d'assurances multirisques ou la société d'assurance maritime, l'acquisition par la société d'un intérêt de groupe financier dans l'autre entité serait permise aux termes du paragraphe 493(2), des alinéas 493(3)(b) ou c) ou des paragraphes 495(1) ou (4) de la Loi;

40. Les articles 4 et 5 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

4. Pour l'application du sous-alinéa 3(3)(f)(ii), les paragraphes 495(6) à (8) de la Loi ne s'appliquent pas dans le cas où il s'agit de décider si l'acquisition par une société d'assurances multirisques ou par une société d'assurance maritime d'un intérêt de groupe financier dans une entité serait permise aux termes du paragraphe 493(2), des alinéas 493(3)(b) ou c) ou des paragraphes 495(1) ou (4) de la Loi.

Dispense des restrictions

NON-APPLICATION OF SUBSECTION 495(7) OF THE ACT

5. Subsection 495(7) of the Act does not apply if, under paragraph 495(4)(f) of the Act, a property and casualty company or a marine company acquires control of, or acquires or increases a substantial investment in, an entity whose business is limited to activities described in subsection 3(1). Nothing in this section limits the operation of subsections 3(2) and (3).

Non-application

DISPENSE DES RESTRICTIONS EN MATIÈRE DE PLACEMENTS

5. Le paragraphe 495(7) de la Loi ne s'applique pas lorsque, en vertu de l'alinéa 495(4)(f) de la Loi, la société d'assurances multirisques ou la société d'assurance maritime acquiert le contrôle d'une entité dont les activités commerciales se limitent aux activités visées au paragraphe 3(1), ou acquiert ou augmente un intérêt de groupe financier dans une telle entité. Le présent article n'a pas pour effet de limiter l'application des paragraphes 3(2) et (3).

Non-application

COMING INTO FORCE

41. These Regulations come into force on January 1, 2010.

ENTRÉE EN VIGUEUR

41. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

Part XIII of the *Insurance Companies Act* ("ICA") governs the operations of foreign insurance companies in Canada. The Canadian regulatory framework requires that foreign insurers must back up their liabilities in Canada by vesting assets as collateral for the protection of their policyholders. Part XIII of the ICA dictates the amount of assets that must be vested, whereas the *Winding-up and Restructuring Act* ("WURA") determines who has access to these assets in the event of the failure of a foreign insurer.

The Canadian government became aware that there was some ambiguity in the wording of certain provisions in the ICA about whether the Canadian regulatory framework for foreign insurance companies was based on the location of the business activities of the insurer rather than on the location of the risks that it insures. Some uncertainty existed about the scope of the current ICA because one possible interpretation was that Part XIII requires that a foreign insurer vests assets to cover only its risks that are

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

La partie XIII de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (LSA) régie les opérations d'assurances au Canada des sociétés étrangères. Le cadre réglementaire canadien prévoit que les assureurs étrangers doivent maintenir des actifs en fiducie pour le compte de leurs titulaires de police, en fonction de leurs engagements canadiens. La partie XIII de la LSA (Partie XIII) régie le montant d'actifs qui doivent être placés en fiducie, alors que la *Loi sur les liquidations et les restructurations* (LLR) prévoit qui a droit à ces actifs en cas de faillite d'un assureur étranger.

Le gouvernement canadien s'est rendu compte qu'il y avait une certaine ambiguïté entre certaines dispositions de la LSA, à savoir si le cadre réglementaire régissant les sociétés d'assurances étrangères est basé sur le lieu où elles exercent leurs activités commerciales ou sur le lieu où se situent les risques qu'elles assurent. Il y avait une certaine incertitude quant à la portée de la LSA qui pouvait être interprétée comme exigeant qu'un assureur étranger maintienne des actifs en fiducie en fonction des risques qui sont

located in Canada. On the other hand, the WURA allows all policyholders insured in Canada by the foreign insurer to make a claim on the assets of the foreign insurer's estate in the event of the foreign insurer's failure including policyholders whose risks are located outside Canada. The difference in scopes of these two pieces of legislation creates a gap between assets vested and eligible claims. The gap creates a potential risk that an insufficient amount of assets would be available for all claimants in the event of the failure of a foreign insurer.

As a result, pursuant to Bill C-37, *An Act to amend the law governing financial institutions and to provide for related and consequential amendments*, which received Royal Assent on March 29, 2007, the Federal Government amended Part XIII. The amendments were aimed at remedying the uncertainty about the scope of Part XIII and ensuring alignment between Part XIII and the WURA on how vested assets would be distributed in the event of the failure of a foreign insurer that is regulated by the Office of the Superintendent of Financial Institutions ("OSFI"). Thus, the amendments allow for a more coherent domestic regulatory environment, to the benefit of policyholders. There are no international norms in this area as each jurisdiction's insolvency laws operate independently from one another.

The amendments to certain regulations made under the ICA will parallel the above amendments to the ICA to remedy the uncertainty and clarify that the ICA regulates foreign insurance companies on the basis of the location where the business of insuring takes place as opposed to the location where the insured risk is located.

Also, as a result of the *Budget Implementation Act, 2009*, amendments to certain regulations are being made to allow private credit insurers to take advantage of Export and Development Canada's Domestic Supplemental Credit Insurance program.

Description and rationale

Amendments to the regulations made pursuant to the ICA deal with four areas, each of which will be discussed below.

1. Part XIII applies to foreign companies' insurance business in Canada and not foreign companies' insurance of risks that are located in Canada

Bill C-37 clarified that Part XIII applies to foreign companies' insurance business in Canada as opposed to the foreign companies' insurance of risks that are located in Canada. As a result of the clarifications, certain regulations that pertain to foreign companies require amendment to reflect the fact that OSFI regulates foreign insurance companies based on the location of their insurance activities, rather than the location of the risks insured. This means that risks located in Canada but insured outside Canada will no longer be subject to Part XIII requirements, and that risks located outside Canada but insured from Canada will become subject to Part XIII requirements.

Consequently, where a regulation made references to "risks in Canada" or "policies in Canada" those references will be replaced with the concept of "business in Canada." Without making the corresponding amendments to the regulations, there will be inconsistency and a lack of clarity on the basis of the regulation

situés au Canada. Par ailleurs, la LLR donne un droit de recours contre les actifs d'une société étrangère en cas de faillite à tout titulaire de police assuré au Canada, y compris lorsque les risques assurés se situent à l'extérieur du Canada. Le gouvernement a jugé que la portée différente de ces deux lois créait des lacunes entre les règles concernant le maintien d'actifs en fiducie et de partage de ces actifs, ce qui pouvait entraîner le risque que les actifs en fiducie seraient insuffisants par rapport aux droits de réclamations en cas de faillite d'un assureur étranger.

Dans son projet de loi C-37 (*Loi modifiant la législation régissant les institutions financières et comportant des mesures connexes et corrélatives*), qui a reçu la sanction royale le 29 mars 2007, le gouvernement fédéral a donc proposé des modifications à la Partie XIII afin de remédier à toute incertitude quant à la portée de la Partie XIII, et afin d'assurer une meilleure harmonisation entre la Partie XIII et la LLR à l'égard du partage des actifs placés en fiducie en cas de faillite d'une société d'assurances étrangère qui est réglementée par le Bureau du surintendant des institutions financières (BSIF). Ces modifications rendront plus uniformes les exigences de la LSA avec le cadre réglementaire applicable en cas de faillite, ce qui est avantageux pour les titulaires de polices. Il n'existe aucune norme internationale en la matière, puisque les différentes lois portant sur l'insolvabilité dans d'autres juridictions s'appliquent de façon indépendante.

Les modifications à certains règlements pris en vertu de la LSA correspondront aux modifications à la Partie XIII ci-haut mentionnées afin d'éliminer l'incertitude et de préciser que la LSA régit les sociétés d'assurances étrangères en fonction du lieu où elles exercent leurs activités commerciales plutôt que le lieu où se situent les risques qu'elles assurent.

D'autres modifications aux règlements sont aussi nécessaires afin de permettre aux sociétés spécialisées en assurance-crédit de bénéficier pleinement du programme d'assurance complémentaire sur le marché canadien d'Exportation et développement Canada édicté par la *Loi d'exécution du budget de 2009*.

Description et justification

Les modifications aux règlements portent sur les quatre sujets expliqués dans cette section.

1. La Partie XIII s'applique aux activités d'assurance au Canada des sociétés étrangères, et non à l'assurance, par des sociétés étrangères, de risques situés au Canada

Le projet de loi C-37 précise que la Partie XIII s'applique aux activités d'assurance au Canada des sociétés étrangères, plutôt qu'à l'assurance, par des sociétés étrangères, de risques situés au Canada. Compte tenu des modifications législatives, certains règlements qui s'appliquent aux sociétés étrangères doivent être modifiés afin de préciser que le BSIF réglemente les sociétés d'assurances étrangères en fonction du lieu des activités commerciales plutôt que le lieu où se situent les risques qu'ils assurent. Ainsi, les risques qui sont situés au Canada mais qui sont assurés à l'extérieur du Canada ne seront plus assujettis aux exigences de la Partie XIII, alors que les risques qui sont situés à l'extérieur du Canada mais qui sont assurés au Canada seront assujettis aux exigences de la Partie XIII.

Conséquemment, lorsqu'un règlement fait mention de « risques au Canada » ou de « polices au Canada », ces termes seront remplacés par la notion de « opérations au Canada ». Si les modifications nécessaires n'étaient pas apportées aux règlements, il y aurait incohérence entre les règlements et la loi, et de l'incertitude

of insurance companies. The amendments to the regulations are technical in nature and do not reflect new policy beyond that of the legislative amendments to Part XIII.

Overall, the amendments provide a better alignment between the vesting regime under the ICA and the recourse to those assets under the WURA, which means that Canadians will be better protected than before. Ultimately, these clarifications will allow OSFI to better meet its mandate, which includes:

- supervising institutions to determine whether they are in sound financial condition and are complying with their governing law and supervisory requirements;
- promptly advising institutions in the event of material deficiencies, and taking or requiring management or boards to take necessary corrective measures expeditiously;
- advancing and administering a regulatory framework that promotes the adoption of policies and procedures designed to control and manage risk; and
- monitoring and evaluating system-wide or sectoral issues that may impact institutions negatively.

The following regulations will be amended or repealed to ensure the consistency of the language between the regulations and the amendments to Part XIII:

- *Assets (Foreign Companies) Regulations*
- *Reinsurance (Foreign Companies) Regulations*
- *Reinsurance (Canadian Companies) Regulations*
- *Foreign Companies Prescribed Transactions Regulations* (to be repealed)

The amendments to these regulations will be consistent with the amendments to the ICA made pursuant to Bill C-37, the relevant provisions of which are scheduled to come into force on January 1, 2010.

2. Marine insurance

The amendments to the ICA removed the statutory exemption that foreign insurers enjoyed in respect of the class of marine insurance, thereby ensuring that the marine insurance business of all foreign companies will be subject to Part XIII.

The amendments to the ICA which affect Canadian companies also introduced the concept of a “marine company” which is a company incorporated for the sole purpose of insuring risks within the class of marine insurance. Prior to commencing business, a “marine company” is now required to seek an Order to Commence and Carry on Business (“Order”) which authorizes it to carry on business in Canada. The Order is approved by the Superintendent pursuant to section 52 of the ICA. The amended ICA will give a Canadian multi-line company (an insurance company that is engaged in more than two fields of insurance such as property and marine insurance) the option of voluntarily seeking a specific marine insurance authorization, without forcing them to do so.

en ce qui concerne l’application du cadre réglementaire. Les modifications aux règlements sont de nature technique et ne comportent, en tant que tels, aucun changement de politique.

Les modifications auront pour effet de mieux harmoniser les exigences de la LSA concernant les actifs en fiducie avec les droits de réclamations relativement à ces actifs prévus par la LLR, ce qui fait en sorte que les Canadiens seront mieux protégés qu’avant. Ces éclaircissements vont permettre au BSIF de mieux poursuivre son mandat, soit de :

- superviser les institutions financières pour s’assurer qu’elles sont en bonne santé financière et qu’elles se conforment aux lois qui les régissent et aux exigences découlant de l’application de ces lois;
- aviser sans délai les institutions financières dont l’actif est jugé insuffisant et prendre ou forcer la direction, le conseil ou les administrateurs à prendre des mesures pour corriger la situation sans plus attendre;
- développer et administrer un cadre réglementaire incitant à l’adoption de politiques et de procédures destinées à contrôler et à gérer le risque;
- surveiller et évaluer, dans l’ensemble du système ou dans un secteur d’activités en particulier, les événements et les enjeux qui risquent d’avoir des répercussions négatives sur la situation financière des institutions.

Les règlements suivants seront modifiés ou abrogés afin d’assurer l’uniformité au niveau de la terminologie entre les règlements et les modifications à la Partie XIII :

- *Règlement sur les éléments d’actifs (sociétés étrangères)*
- *Règlement sur la réassurance (sociétés étrangères)*
- *Règlement sur la réassurance (sociétés canadiennes)*
- *Règlement sur certaines opérations des sociétés étrangères* (à être abrogé)

Les modifications aux règlements assureront la cohérence avec les modifications à la LSA apportées par le projet de loi C-37, dont l’entrée en vigueur des dispositions pertinentes est prévue pour le 1^{er} janvier 2010.

2. Assurance maritime

Les modifications à la LSA ont éliminé l’exclusion qui permettait aux assureurs étrangers d’assurer au Canada les risques maritimes sans que cette branche d’assurance ne soit précisée dans l’ordonnance les autorisant à assurer au Canada des risques, de sorte que l’assurance des risques maritimes par toute société d’assurances étrangère est dorénavant assujettie à la Partie XIII.

Les modifications apportées aux dispositions de la LSA concernant les sociétés d’assurances canadiennes ont intégré la notion de « société d’assurance maritime », qui est une société constituée à seule fin de garantir des risques dans la branche d’assurance maritime. Les sociétés d’assurance maritime devront dorénavant obtenir une ordonnance d’agrément autorisée par le surintendant en vertu de l’article 52 de la LSA avant de pouvoir exercer des activités commerciales au Canada. Les modifications à la LSA permettent aux assureurs canadiens multi-gammes (c’est-à-dire une société d’assurances qui assure plus d’une branche d’assurance, telles l’assurance de biens et l’assurance maritime), qui assurent au Canada des risques, d’ajouter volontairement l’assurance maritime à leur ordonnance, sans toutefois les en obliger.

The overall regulation of marine insurance is currently carried out only by the provinces. For instance, British Columbia, Manitoba, Ontario, New Brunswick and Nova Scotia have specific legislation in place to regulate the class of marine insurance on a provincial basis. The effect of the Part XIII amendments is that the marine class of foreign insurers would be regulated from a prudential perspective at the federal level as is currently the case for other types of insurance such as life and property and casualty insurance. Given their expertise, the provinces will continue to provide market oversight of the class of marine insurance even after Part XIII amendments have been implemented. Given that the federal government will be assuming the role of regulating the class on a prudential basis, any provinces that so desire will now have the opportunity to cease the prudential regulation of marine insurance with the comfort that the federal regulator has assumed that role.

The amendments to the regulations will reflect this federal regime for regulating marine insurance. Certain Regulations currently do not apply to marine insurance business because marine insurance was not regulated prior to the coming into force of Bill C-37. For example, the *Reinsurance (Canadian Companies) Regulations* and the *Reinsurance (Foreign Companies) Regulations* provide that these Regulations apply in respect of all companies in respect of any class of insurance **other than, inter alia, marine insurance**. The amendments to certain Regulations will result in the reinsurance limits contained in those Regulations, namely the 25% limit on premiums that can be ceded by an insurer to “non-approved” insurers (generally an insurer that is not authorized under the ICA to insure risks) or the 75% limit on total premiums that can be ceded, applying in respect of marine insurance business. This is an example of a case where an existing carve-out of marine risks will be removed. Certain regulations will also be amended to add a reference to marine companies to follow all references to property and casualty companies. This will ensure that marine insurers are treated comparably to property and casualty insurers in the regulations.

The following regulations will be amended to ensure that marine companies are subject to the Regulations that are applicable to all regulated property and casualty insurers as is contemplated by the legislation:

- *Ancillary Activities (Insurance Companies, Canadian Societies and Insurance Holding Companies) Regulations*
- *Assets (Foreign Companies) Regulations*
- *Commercial Loan (Insurance Companies, Societies and Insurance Holding Companies) Regulations*
- *Exemption from Restrictions on Investments (Insurance Companies, Insurance Holding Companies and Societies) Regulations*
- *Information Technology Activities (Property and Casualty Companies) Regulations*
- *Investments (Foreign Companies) Regulations*
- *Investment Limits (Insurance Companies) Regulations*
- *Property and Casualty Companies Borrowing Regulations*
- *Reinsurance (Canadian Companies) Regulations*
- *Reinsurance (Foreign Companies) Regulations*
- *Supervisory Information (Insurance Companies) Regulations*

L'assurance maritime est pour l'instant régie uniquement par les provinces. Par exemple, la Colombie-Britannique, le Manitoba, l'Ontario, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse ont chacune érigé une loi en la matière. Les modifications à la Partie XIII de la LSA ont pour effet d'assujettir l'aspect prudentiel des activités d'assurance maritime des sociétés d'assurances étrangères au cadre réglementaire fédéral, comme c'est le cas pour d'autres types d'assurances telle l'assurance vie et l'assurance multirisque. Malgré la mise en œuvre des modifications à la Partie XIII, les provinces continueront d'effectuer la surveillance des pratiques des assureurs étrangers qui assurent des risques maritimes, compte tenu leur expertise en la matière. Par contre, puisque le gouvernement fédéral sera dorénavant responsable de la réglementation de l'aspect prudentiel de ce type d'assurance, les provinces auront l'option de ne plus s'en charger.

Les modifications aux règlements tiennent compte de ce cadre réglementaire applicable à l'assurance maritime. Certains règlements ne s'appliquent pas à l'assurance maritime puisque ce type d'assurance n'était pas assujéti à la LSA avant l'entrée en vigueur du projet de loi C-37. Par exemple, le *Règlement sur la réassurance (sociétés canadiennes)* et le *Règlement sur la réassurance (sociétés étrangères)* s'appliquent aux sociétés d'assurances qui sont autorisées à garantir des risques dans toute branche d'assurance **autre que l'assurance maritime** (entre autres). Les modifications à ces règlements ont pour effet de rendre les limites de réassurance (limite de 25% pour cession à des réassureurs non agréés et limite totale de 75%) applicables à l'assurance maritime. Plus précisément, l'exclusion en ce qui concerne l'assurance maritime sera éliminée. Certaines modifications sont aussi effectuées pour ajouter la notion de société d'assurance maritime de sorte à ce qu'elles soient assujetties aux mêmes exigences que les sociétés d'assurances multirisques.

Les règlements suivants seront modifiés afin d'assujettir les sociétés d'assurance maritime aux mêmes exigences applicables aux sociétés d'assurances multirisques, tel qu'il a été prévu par la LSA :

- *Règlement sur les activités connexes (sociétés d'assurances, sociétés de secours canadiennes et sociétés de portefeuilles d'assurances)*
- *Règlement sur les éléments d'actif (sociétés étrangères)*
- *Règlement sur les prêts commerciaux (sociétés d'assurances, sociétés de secours et sociétés de portefeuilles d'assurances)*
- *Règlement sur la dispense des restrictions en matière de placements (sociétés d'assurances, sociétés de portefeuilles d'assurances et sociétés de secours canadiennes)*
- *Règlement sur les activités en matière de technologie de l'information (sociétés d'assurances multirisques)*
- *Règlement sur les placements (sociétés étrangères)*
- *Règlement sur les limites relatives aux placements (sociétés d'assurances)*
- *Règlement sur les emprunts des sociétés d'assurances multirisques*
- *Règlement sur la réassurance (sociétés canadiennes)*
- *Règlement sur la réassurance (sociétés étrangères)*
- *Règlement sur les renseignements relatifs à la supervision des sociétés d'assurances*

The amendments to these regulations will be consistent with the amendments to the ICA made pursuant to Bill C-37, the relevant provisions of which are scheduled to come into force on January 1, 2010.

3. Investment Limits

Investment limits are limits that the ICA imposes on companies which restrict the percentage of investments that insurance companies can make in particular asset classes. The purpose of the investment limits is to ensure that insurance companies do not have an excessive concentration risk in a particular asset class. Investment limits applicable to foreign companies were formerly specified in sections 618 and 619 of the ICA. Sections 618 and 619 of the ICA were amended by Bill C-37 to remove the investment limits from the legislation and instead provide for the authority to establish such limits by regulation. For example, one amendment to the ICA states that the total accepted value of interests in real property that are vested in trust by foreign companies shall not at any time exceed the prescribed percentage of the value of the assets in Canada. As a result, the *Investments (Foreign Companies) Regulations* will be amended to specify that, for the purposes of subsection 618(1) of the ICA, the prescribed percentage of the value of the assets in Canada is 15% in respect of a foreign life company. This limit was previously housed in the ICA, and is now to be moved to certain regulations pursuant to the coming into force of the Part XIII amendments.

It is important to note that the limits themselves were not amended as a result of amendments to the ICA. Instead, the limits will be set by way of regulation as opposed to being specified in the ICA. Regulations are therefore needed to specify applicable investment limits. Providing investment limits by way of regulation and not legislation will provide OSFI with more flexibility in setting and amending them. It is also consistent with how the investment limits are set for other federally regulated financial institutions, including Canadian insurance companies, and will therefore enable OSFI to make changes to investment limits for foreign insurance companies, if appropriate, at the same time as is done for other federally regulated financial institutions.

The following regulations will be amended to specify the investment limits applicable to foreign insurance companies (which were specified in the ICA until removed by Bill C-37):

- *Investments (Foreign Companies) Regulations*
- *Commercial Loan (Insurance Companies, Societies, and Insurance Holding Companies) Regulations*

The amendments to these regulations will be consistent with the amendments to the ICA made pursuant to Bill C-37, the relevant provisions of which are scheduled to come into force on January 1, 2010.

4. Export Development Canada (“EDC”)

Budget 2009 included a number of measures to enhance EDC’s capacity to extend additional support to private sector insurance companies during the credit crisis. These measures will allow EDC to indirectly support financing in the domestic market by providing reinsurance for accounts receivable insurance. EDC will thereby fill gaps in the reinsurance market that appeared during the financial crisis and resulted in insurers limiting the amount of account receivable insurance made available to their customers.

Les modifications apportées à ces règlements assureront la cohérence avec les modifications à la LSA apportées par le projet de loi C-37, dont l’entrée en vigueur des dispositions pertinentes est prévue le 1^{er} janvier 2010.

3. Limites relatives aux placements

La LSA comporte des limites relatives aux placements qui limitent le pourcentage de placements que les sociétés d’assurances peuvent détenir dans certains types d’actifs. L’objectif de ces limites est d’éviter que les sociétés d’assurances prennent des risques démesurés en investissant un montant trop élevé dans un même type d’actif. Les limites relatives aux placements applicables aux sociétés étrangères étaient précisées aux articles 618 et 619 de la LSA. Le projet de loi C-37 a apporté des modifications à ces dispositions pour conférer le pouvoir de prescrire les limites par règlement plutôt que de préciser ces limites dans la loi. Plus précisément, les modifications à la LSA prévoient que la valeur totale acceptée des intérêts immobiliers placés en fiducie par les sociétés étrangères ne peut dépasser le pourcentage réglementaire de la valeur de ses éléments d’actif au Canada. Par exemple, le *Règlement sur les placements (société étrangères)* sera modifié pour préciser que, pour les fins du paragraphe 618(1) de la LSA, la valeur totale des intérêts immobiliers placés en fiducie par une société d’assurance-vie étrangère ne peut dépasser 15 % de ses éléments d’actifs au Canada. Cette limite était précisée dans la LSA mais, compte tenu des modifications apportées à la Partie XIII, elle sera prescrite par règlement.

Il est important de noter que ces limites demeurent les mêmes que celles prévues dans la LSA. Par contre, les limites seront prescrites par règlement plutôt que d’être précisées dans la LSA. Des règlements sont donc nécessaires afin de prescrire les limites relatives aux placements. Ceci donnera plus de flexibilité au BSIF afin de modifier les limites au besoin. Cette approche est conforme à la façon dont les limites semblables qui s’appliquent à d’autres types d’institutions financières fédérales, y compris les sociétés d’assurances canadiennes, sont fixées, ce qui permettra au BSIF d’apporter des modifications correspondantes aux limites applicables aux sociétés étrangères, s’il y a lieu, lorsque les limites applicables aux autres types d’institutions financières sont modifiées.

Les règlements suivants seront modifiés pour préciser les limites relatives aux placements (qui étaient auparavant précisées dans la LSA) auxquelles sont assujetties les sociétés d’assurances étrangères :

- *Règlement sur les placements (sociétés étrangères)*
- *Règlement sur les prêts commerciaux (sociétés d’assurances, sociétés de secours et société de portefeuilles d’assurances)*

Les modifications apportées à ces règlements assureront la cohérence avec les modifications à la LSA apportées par le projet de loi C-37, dont l’entrée en vigueur des dispositions pertinentes est prévue pour le 1^{er} janvier 2010.

4. Exportation et Développement Canada (« EDC »)

Le budget de 2009 contient des mesures pour accroître la capacité d’EDC d’offrir davantage de recours aux sociétés d’assurances en cette période d’incertitude économique. Ces mesures permettent à EDC d’appuyer indirectement les activités de financement sur le marché intérieur, notamment dans le domaine de l’assurance des comptes clients. Ce programme permet à EDC de combler des lacunes d’accès à ce type d’assurance qui avaient été créées par la crise économique.

Amendments will be made to two restrictions set out in *Reinsurance (Canadian Companies) Regulations* and *Reinsurance (Foreign Companies) Regulations* to facilitate the purchase of reinsurance from EDC.

The first restriction caps at 25% the total premiums that can be ceded by insurers to “non-approved” insurers. This limit aims at reducing an insurer’s exposure to reinsurers that are not authorized under the ICA. An amendment to the regulations will exclude EDC from the category of non-approved insurer since, as a federal government body (with a rating of Aaa by Moody’s Investors Service as of August 2009) EDC does not pose counterparty credit concerns to insurers.

The second restriction caps at 75% the total premiums that insurers can cede through reinsurance. This cap incites insurers to pursue prudent business practices since they must retain a portion of the risks of the policies they underwrite. The *Reinsurance (Canadian Companies) Regulations* and *Reinsurance (Foreign Companies) Regulations* will be amended to exclude premiums paid or payable to EDC from the calculation of this 75% limit. This amendment will ensure that insurers will not be constrained by the limit in their acquisition of domestic insurance from EDC.

Amendments will therefore be made to the following regulations:

- *Reinsurance (Canadian Companies) Regulations*
- *Reinsurance (Foreign Companies) Regulations*

In anticipation of these amendments, OSFI has previously announced that it would not apply the above limits in the case of insurers that reinsure risks with EDC, thereby allowing them to take advantage of this budget measure effective immediately. As a result of this announcement, EDC has already entered into reinsurance arrangements with such insurers.

These amendments to the regulations reflect provisions of the *Budget Implementation Act, 2009*, which came into force on March 12, 2009.

Consultation

Stakeholders have been consulted regarding the proposed regulatory amendments in each of the four areas.

1. Part XIII applies to foreign companies’ insurance business in Canada and not foreign companies’ insurance of risks that are located in Canada

Over the last two and a half years, OSFI has conducted extensive consultations on Part XIII amendments. These consultations included written correspondences, participating in meetings and delivering presentations with various stakeholders including all provinces and territories, the Canadian Council of Insurance Regulators (“CCIR”), industry associations including the Insurance Bureau of Canada (“IBC”) and the Canadian Life and Health Insurance Association (“CLHIA”) and some of their members. For example, in September 2007, OSFI presented an overview of Part XIII changes to CCIR and, in April 2008, OSFI participated in the regulatory sub-committee to work with CCIR members with a view towards resolving any issues that they had raised. In

Des modifications seront apportées à deux restrictions qui sont précisées dans le *Règlement sur la réassurance (sociétés canadiennes)* et le *Règlement sur la réassurance (sociétés étrangères)* afin de permettre aux sociétés d’assurances de se réassurer auprès d’EDC.

La première restriction est qu’un assureur ne peut se réassurer auprès d’assureurs non agréés contre plus de 25 % des risques qu’il garantit aux termes de ses polices. Cette limite vise à réduire les risques reliés aux conventions de réassurance conclues avec un assureur qui n’est pas un assureur autorisé en vertu de la LSA. Une modification à ces règlements est donc nécessaire pour exclure EDC de la définition d’assureur non-agréé puisque, étant une entité gouvernementale (ayant une notation financière Aaa de l’agence Moody’s en août 2009), elle ne pose pas de risque de crédit pour les assureurs.

La seconde restriction précise qu’un assureur ne peut se réassurer contre plus de 75 % des risques qu’il a garantis aux termes de ses polices. Cette limite incite les assureurs à adhérer à des pratiques prudentes puisqu’ils assument une partie des risques reliés aux polices qu’ils souscrivent. Des modifications au *Règlement sur la réassurance (sociétés canadiennes)* et au *Règlement sur la réassurance (sociétés étrangères)* seront apportées afin d’exclure les primes payées ou payables à EDC du calcul de ce plafond de 75 %. Ainsi, les assureurs ne seront pas restreints par la limite de réassurance lorsqu’ils se procurent de l’assurance d’EDC.

Des modifications seront donc apportées aux règlements suivants :

- *Règlement sur la réassurance (sociétés canadiennes)*
- *Règlement sur la réassurance (société étrangères)*

En vue de ces modifications, le BSIF avait avisé l’industrie qu’il n’appliquerait pas les limites sur la réassurance aux conventions de réassurance conclues par des assureurs avec EDC, permettant ainsi à ces assureurs de bénéficier immédiatement de cette mesure budgétaire. Depuis cette annonce, des conventions de réassurance ont déjà été conclues entre certains assureurs et EDC.

Ces modifications aux règlements tiennent compte des dispositions pertinentes de la *Loi d’exécution du budget de 2009* qui est entrée en vigueur le 12 mars 2009.

Consultation

Des consultations ont été tenues avec les intervenants ayant un intérêt dans chacun des quatre sujets sur lesquels portent les modifications aux règlements.

1. La Partie XIII s’applique aux activités d’assurance au Canada des sociétés étrangères, et non à l’assurance, par des sociétés étrangères, de risques situés au Canada

Au cours des dernières deux années et demi, le BSIF a tenu maintes consultations au sujet des modifications à la Partie XIII. Ces consultations ont pris la forme de lettres écrites, de participation à des réunions et de présentations auprès des différents intervenants, y compris les provinces et territoires, le Conseil Canadien des responsables de la réglementation d’assurance (CCRRA), les organismes qui représentent les sociétés d’assurances tels le Bureau d’assurance du Canada (BAC) et l’Association Canadienne des compagnies d’assurances de personnes inc. (ACCAP), ainsi que certains membres de ces organismes. Plus précisément, en septembre 2007, le BSIF a présenté un aperçu des modifications à la Partie XIII au CCRRA, et en avril 2008,

January 2008, OSFI met with members of the IBC to discuss the impact of Part XIII amendments on their members. OSFI also met with members of the IBC and the CLHIA in June and December 2007 and again in December 2008. In addition, OSFI has visited all provinces and territories with the objective of assisting them in understanding the Part XIII amendments and to outline any potential impacts on the provincial regimes, so that the provinces are able to determine whether adjustments are required to their legislation or policies. OSFI has also worked together with some insurance companies, as well as with members of the accounting and auditing professions to address any concerns and to strive to achieve a smooth transition upon the coming into force of Part XIII amendments.

In addition, OSFI has asked foreign companies to submit reports on a quarterly basis that explain the impact of Part XIII amendments on their progress in implementing the amendments. The quarterly reports allow OSFI to assist individual insurance companies in transitioning to the amended regime. OSFI uses these reports to assess the impact of the amended regime, monitor progress and to determine when insurance companies require further assistance in adapting to the amendments. The quarterly reports received thus far have demonstrated that the overwhelming majority of insurers are taking the necessary steps to prepare for implementation and that few changes will be required to their business models. Where the quarterly reports indicated that the company had some issues or questions, OSFI has been working with those companies to ensure they will be able to resolve those issues or answer their questions. In addition, OSFI has informed foreign insurance companies that it will provide them with rulings on a without cost basis. Through these rulings, OSFI provides requesting companies with certainty as how the Part XIII amendments apply to them in consideration of their individual circumstances. OSFI has also implemented a link on its external Web site with information to assist stakeholders in adapting to the amendments which includes a question and answer section. This page includes links to various public communications that were issued on the topic of Part XIII amendments which have been issued regularly since 2006.

Although these consultations did not specifically focus on the amendments to the Regulations, stakeholders were informed through the consultations that certain regulations will require changes as a result of the amendments to Part XIII. They were also informed of the nature of the proposed changes.

2. Marine insurance

OSFI met with stakeholders to discuss amendments to the ICA which impacted marine insurers and to discuss the more general implications of Part XIII amendments. In particular, in August and September 2008, OSFI met with representatives of Property and Indemnity Clubs, which are non-profit mutual insurance associations that individually insure third party liabilities relating to the use and operation of ships. Due to the marine exemption that existed prior to the amendments to Part XIII, these clubs had never been regulated in Canada. Their concerns over the extent to which the amended legislation and regulations would apply to them were addressed. Property and Indemnity Clubs that had remaining concerns or questions were directed to obtain cost-free rulings, which are documents by which OSFI certifies how the legislation applies to an individual insurer. As a result of these

il a participé à un sous-comité de réglementation avec les membres du CCRRA afin de résoudre toutes questions que les membres avaient soulevées. En janvier 2008, le BSIF a discuté avec le BAC des répercussions des modifications pour les assureurs multirisques. Le BSIF a organisé des rencontres supplémentaires avec les membres du BAC et de l'ACCAP en juin et décembre 2007, ainsi qu'en décembre 2008. Le BSIF a aussi rencontré les représentants des gouvernements de chacune des provinces et de chacun des territoires afin de les aider à comprendre les modifications à la Partie XIII et d'identifier les répercussions possibles au niveau de leur cadre réglementaire, afin que les provinces soient en mesure de déterminer si des modifications aux lois ou politiques provinciales sont nécessaires. Le BSIF a aussi travaillé avec certaines sociétés d'assurances ainsi que des comptables et vérificateurs afin de faciliter la transition lors de l'entrée en vigueur des modifications à la Partie XIII.

Le BSIF a aussi demandé aux sociétés étrangères de soumettre des rapports trimestriels faisant état des progrès réalisés en vue de la mise en œuvre des modifications à la Partie XIII et d'identifier les incidences reliées à cette mise en œuvre. Ces rapports permettent au BSIF de venir en aide aux sociétés d'assurances qui éprouvent des difficultés relativement à la mise en œuvre des modifications. Les rapports servent aussi à évaluer l'impact des modifications, examiner les progrès réalisés et identifier les sociétés d'assurances qui ont besoin d'aide pour s'adapter aux modifications. Les rapports qui ont été soumis jusqu'à présent indiquent que la grande majorité des assureurs prennent les mesures nécessaires pour la mise en œuvre des modifications et que très peu de changements devront être effectués à leur modèle d'entreprise. Dans les cas où des questions ou problèmes ont été soulevés dans des rapports d'état, le BSIF a travaillé avec ces sociétés d'assurances afin de répondre à leurs questions et les aider à résoudre ces problèmes. Le BSIF a aussi offert aux sociétés d'assurances étrangères de fournir, sans frais, des décisions ayant valeur de précédent portant sur à l'application des modifications à la Partie XIII, selon leurs circonstances particulières. De plus, le BSIF a inclus un lien dans son site Web pour permettre aux intervenants d'accéder de l'information visant à leur venir en aide dans leur adaptation aux modifications à la Partie XIII (y compris des questions et réponses et divers communiqués qui ont été émis depuis 2006).

Bien que les consultations n'aient pas porté précisément sur les modifications aux règlements, les intervenants ont été mis au courant que des modifications aux règlements étaient nécessaires, compte tenu des modifications à la Partie XIII, et on les a informés de la nature de ces changements.

2. Assurance maritime

OSFI a discuté des modifications à la Partie XIII, y compris les modifications portant sur l'assurance maritime, avec les intervenants. Plus précisément, en août et septembre 2008, le BSIF a rencontré des représentants d'associations opérant sous la désignation de « Property and Indemnity Club » qui sont des sociétés d'assurances mutuelles qui couvrent des risques reliés à l'utilisation et l'opération de navires. En raison de l'exclusion relative à l'assurance maritime, ces associations n'étaient pas assujetties au cadre réglementaire avant les modifications à la Partie XIII. Toutes questions et inquiétudes relativement à l'application du cadre réglementaire à ces associations ont été abordées. On a encouragé les associations qui avaient encore certaines questions ou inquiétudes d'obtenir, sans frais, une décision ayant valeur de précédent, qui est une confirmation du BSIF quant à l'application de la

consultations, any issues were resolved to the satisfaction of the Property and Indemnity Clubs. OSFI did not receive any further requests from them to meet or discuss since the last meeting in 2008.

Several written communications have been directed to the industry on the topic of amendments to marine insurance as a result of Bill C-37. Letters to the industry were posted on the OSFI external Web site on December 19, 2008 and August 11, 2009. In addition, OSFI also posted a notice on its Web site on July 24, 2009. This notice outlined the amendments to the ICA affecting marine insurance and addressed the consequential amendments to the regulations. In addition, OSFI discussed the issue of amendments to marine insurance with provincial regulators via meeting with CCIR. While these consultations primarily focused on the amendments to marine insurance in the ICA, stakeholders were also made aware that corresponding amendments to certain regulations will be necessary to ensure consistency between the regulations and the ICA.

3. Investment Limits

Stakeholders were consulted when Bill C-37 removed the investment limits applicable to foreign companies from the legislation and provided for the authority to establish such limits by regulation. As the only amendments to the regulations regarding investment limits reflect the amendments to the ICA as a result of Bill C-37, no additional formal consultation has been conducted.

4. EDC

In the spring of 2009, EDC worked in close cooperation with several insurance companies in the development of its temporary program to offer accounts receivable insurance. The regulatory changes related to this program aim at facilitating the participation of insurers to the program and were developed following consultations with insurers. No concerns were raised by insurers regarding the regulatory changes.

Implementation, enforcement and service standards

Stakeholders are taking the necessary steps to be ready for implementation of the amendments to the regulations by January 1, 2010 as these amendments are consequential to amendments to Part XIII which is scheduled to come into force on January 1, 2010.

The amendments to regulations will not require any significant change in OSFI procedures or significant additional personnel resources. The amendments to the regulations will not result in significant changes to OSFI's systems and OSFI is taking the necessary measures to ensure that it will be prepared to regulate the amendments to the ICA by January 1, 2010. No additional staff will be needed as the existing supervisory framework will be sufficient to monitor compliance with the amendments to the regulations. In the event of non-compliance with the amendments to the regulations, the Superintendent has the authority to issue a direction of compliance to companies to ensure that the requirements set out in the regulations are being met.

loi à un assureur particulier. Les associations sont satisfaites de la façon dont leurs questions et inquiétudes ont été réglées lors de ces consultations. Depuis la dernière rencontre avec ces associations en 2008, le BSIF n'a pas reçu de questions ou autres demandes de leur part.

Plusieurs lettres ont été adressées à l'industrie en ce qui concerne les modifications portant sur l'assurance maritime qui ont été apportées par le projet de loi C-37. Des lettres ont été affichées dans le site Web du BSIF le 19 décembre 2008 et le 11 août 2009. Un avis donnant un aperçu des modifications relatives à l'assurance maritime et faisant mention des modifications corrélatives aux règlements a aussi été affiché dans le site Web le 24 juillet 2009. Le BSIF a aussi discuté des modifications portant sur l'assurance maritime avec les provinces, par l'entremise du CCRRA. Quoique ces consultations aient porté principalement sur les modifications apportées à la LSA, les intervenants ont été mis au courant que des règlements devront être modifiés afin d'assurer la cohérence avec la loi.

3. Limites relatives aux placements

Des consultations avec les intervenants ont eu lieu dans le cadre du projet de loi C-37, qui a eu pour effet d'éliminer de la LSA les limites relatives aux placements applicables aux sociétés étrangères et de conférer le pouvoir de prescrire les limites par règlement. Puisque les modifications visent uniquement à tenir compte des modifications qui ont été apportées à la LSA, aucune consultation formelle supplémentaire n'a été tenue.

4. EDC

Au printemps 2009, EDC a travaillé en collaboration avec plusieurs sociétés d'assurances sur le développement de son programme temporaire portant sur l'assurance des comptes clients. Les modifications réglementaires qui tiennent compte de ce programme visent à permettre aux assureurs de bénéficier pleinement du programme. Des consultations ont été tenues avec les assureurs sur les modifications aux règlements, et aucunes inquiétudes n'ont été soulevées.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les intervenants prennent les mesures nécessaires en vue de la mise en œuvre des modifications à la Partie XIII et aux règlements qui en découlent le 1^{er} janvier 2010.

Les modifications aux règlements ne nécessiteront aucun changement majeur aux procédures du BSIF ou à ses systèmes informatisés. Le BSIF prend les mesures nécessaires en vue d'assurer l'application des modifications à la LSA lorsqu'elles entreront en vigueur. Il ne sera pas nécessaire non plus d'augmenter les ressources en personnel puisque l'approche actuelle concernant la surveillance sera utilisée pour vérifier la conformité avec les modifications réglementaires. En cas de non-conformité, le surintendant pourra enjoindre une société d'assurances de prendre les mesures nécessaires afin de répondre aux exigences imposées par les règlements.

Contact

Jane Pearse
Director
Financial Institutions Division
Finance Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-992-1631
Fax: 613-943-1334
Email: finlegis@fin.gc.ca

Personne-ressource

Jane Pearse
Directrice
Division des institutions financières
Finances Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-992-1631
Télécopieur : 613-943-1334
Courriel : finlegis@fin.gc.ca

Registration
SOR/2009-297 November 5, 2009

EMPLOYMENT INSURANCE ACT

Regulations Amending the Employment Insurance Regulations

The Canada Employment Insurance Commission, pursuant to section 69^a of the *Employment Insurance Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance Regulations*.

Ottawa, October 9, 2009

P.C. 2009-1851 November 5, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Human Resources and Skills Development, pursuant to section 69^a of the *Employment Insurance Act*^b, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance Regulations*, made by the Canada Employment Insurance Commission.

REGULATIONS AMENDING THE EMPLOYMENT INSURANCE REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Subsection 67(2) of the *Employment Insurance Regulations*¹ is replaced by the following:

(2) Subject to section 71, if a plan referred to in section 63, 64, 65 or 66 becomes a qualifying plan or ceases to be a qualifying plan under subsection (4) at any time during the year for which a reduction of the employer's premium rate is made under subsection 62(1), the reduction shall apply to the number of months in the year during which the plan is a qualifying plan.

2. The portion of subsection 68(1) of the Regulations before paragraph (c) is replaced by the following:

68. (1) An application for a reduction of the employer's premium rate in respect of insured persons, or for the continuation of such a reduction after the modification or replacement of a plan, shall be made to the Commission by the employer and shall

(a) be accompanied by a copy of the documents that represent the formal commitment referred to in subsection 67(1) or, if the application is for the continuation of a reduction, by a copy of the documents that have been modified or replaced;

(b) provide all the information necessary to determine whether the plan meets or continues to meet the requirements of this Part; and

3. (1) The portion of subsection 69(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

69. (1) In the case of an application for a reduction of the employer's premium rate, or for the continuation of such a reduction,

Enregistrement
DORS/2009-297 Le 5 novembre 2009

LOI SUR L'ASSURANCE-EMPLOI

Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi

En vertu de l'article 69^a de la *Loi sur l'assurance-emploi*^b, la Commission de l'assurance-emploi du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi*, ci-après.

Ottawa, le 9 octobre 2009

C.P. 2009-1851 Le 5 novembre 2009

Sur recommandation du ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences et en vertu de l'article 69^a de la *Loi sur l'assurance-emploi*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil agréée le *Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi*, ci-après pris par la Commission de l'assurance-emploi du Canada.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'ASSURANCE-EMPLOI

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 67(2) du Règlement sur l'assurance-emploi¹ est remplacé par ce qui suit :

(2) Sous réserve de l'article 71, lorsqu'un régime visé aux articles 63, 64, 65 ou 66 devient, ou cesse d'être, un régime ouvrant droit à une réduction aux termes du paragraphe (4) au cours de l'année pour laquelle une réduction du taux de la cotisation patronale est effectuée selon le paragraphe 62(1), la réduction porte sur le nombre de mois de l'année au cours desquels le régime ouvre droit à une réduction.

2. Le passage du paragraphe 68(1) du même règlement, précédant l'alinéa c), est remplacé par ce qui suit :

68. (1) La demande de réduction du taux de la cotisation patronale à l'égard d'assurés, ou la demande de maintien d'une telle réduction suite à la modification ou au remplacement d'un régime, est présentée à la Commission par l'employeur et comprend les renseignements et documents suivants :

a) une copie des documents constituant l'engagement officiel prévu au paragraphe 67(1) ou, si la demande vise le maintien d'une réduction, une copie des documents qui ont été modifiés ou remplacés;

b) tous les renseignements nécessaires pour déterminer si le régime satisfait ou continue de satisfaire aux exigences de la présente partie;

3. (1) Le passage du paragraphe 69(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

69. (1) Dans le cas d'une demande de réduction de taux de la cotisation patronale ou d'une demande de maintien d'une telle

^a S.C. 2005, c. 38, subpara. 138(g)(i)

^b S.C. 1996, c. 23

¹ SOR/96-332

^a L.C. 2005, ch. 38, ss-al. 138(g)(i)

^b L.C. 1996, ch. 23

¹ DORS/96-332

an employer shall group the insured persons employed by the employer into the following categories:

(2) Subsection 69(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) In the case of an application for a reduction, the employer shall

(a) on notification by the Commission that a plan satisfies the requirements of section 63, 64, 65 or 66, request immediately from the Canada Revenue Agency a separate account number for each category of insured persons who are covered by a plan that entitles the employer to a reduction; and

(b) notify the Commission immediately on receipt of those account numbers.

(3) If a modification or replacement of a plan results in a change to the previously established categories of insured persons, the employer shall

(a) on notification by the Commission that the plan as modified or replaced satisfies the requirements of section 63, 64, 65 or 66, request immediately from the Canada Revenue Agency a new account number for any newly established category; and

(b) notify the Commission immediately on receipt of that account number.

(4) For each year for which a reduction of the employer's premium rate is applicable, the employer shall

(a) beginning not later than the first remittance for the first month from which the employer's reduction is applicable, remit to the Canada Revenue Agency the employer's premium payable in respect of all insured persons in each category for which an account number has been received; and

(b) submit to the Canada Revenue Agency, for each account number, an information return that shows the total amount of insurable earnings, of employees' premiums and of employer's premiums in respect of all insured persons in the category for which the account number was issued.

4. Sections 70 to 72 of the Regulations are replaced by the following:

70. If the plan on which a reduction of the employer's premium rate is based is modified or replaced, the employer shall

(a) notify the Commission within 30 days after the modification or replacement; and

(b) apply for a continuation of the reduction in accordance with section 68.

71. The effective date of a reduction of the employer's premium rate under subsection 62(1) is,

(a) in the case of an initial application for a reduction,

(i) the first day of the month following the month in which the application was made, if it was made on or before the 15th day of the month, or

(ii) the first day of the second month following the month in which the application was made, if it was made after the 15th day of the month, and

(b) in the case of an application for the continuation of a reduction, the effective date of the modification or replacement of the plan.

réduction, l'employeur groupe les assurés à son service dans les catégories suivantes :

(2) Le paragraphe 69(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Dans le cas d'une demande de réduction, l'employeur est tenu :

a) de demander à l'Agence du revenu du Canada d'assigner un numéro de compte distinct à chaque catégorie d'assurés visés par un régime donnant droit à une réduction dès que la Commission l'avise que le régime est conforme aux exigences des articles 63, 64, 65 ou 66;

b) d'aviser la Commission dès qu'il a reçu ces numéros de compte.

(3) Dans le cas de la modification ou du remplacement d'un régime donnant lieu à des changements aux catégories établies antérieurement, l'employeur est tenu :

a) de demander à l'Agence du revenu du Canada d'assigner un nouveau numéro de compte pour chaque nouvelle catégorie d'assurés dès que la Commission l'avise que le régime modifié ou remplacé est conforme aux exigences des articles 63, 64, 65 ou 66;

b) d'aviser la Commission dès qu'il a reçu ces numéros de compte.

(4) Pour chaque année pour laquelle il y a réduction du taux de la cotisation patronale, l'employeur est tenu :

a) de verser à l'Agence du revenu du Canada la cotisation patronale payable à l'égard des assurés de toute catégorie pour laquelle un numéro de compte a été reçu, au plus tard au moment du premier versement pour le premier mois visé par la réduction;

b) de présenter à l'Agence du revenu du Canada, pour chaque numéro de compte, une déclaration de renseignements indiquant pour l'ensemble des assurés de la catégorie visée par ce numéro le montant total de la rémunération assurable, le total des cotisations ouvrières et le montant total des cotisations patronales.

4. Les articles 70 à 72 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

70. Dans le cas de la modification d'un régime auquel s'applique une réduction du taux de la cotisation patronale, ou du remplacement d'un tel régime, l'employeur est tenu :

a) dans les trente jours suivant la modification ou le remplacement d'en aviser la Commission;

b) de présenter une demande de maintien de la réduction conformément à l'article 68.

71. La date d'entrée en vigueur de la réduction du taux de la cotisation patronale effectuée conformément au paragraphe 62(1) est la suivante :

a) dans le cas d'une demande initiale de réduction :

(i) si celle-ci est présentée au plus tard le 15^e jour d'un mois donné, le premier jour du mois suivant ce mois,

(ii) si celle-ci est présentée après le 15^e jour d'un mois donné, le premier jour du deuxième mois suivant ce mois;

b) dans le cas d'une demande de maintien d'une réduction, la date de prise d'effet de la modification ou du remplacement du régime.

72. (1) On receiving an application that is in accordance with section 68, an officer of the Commission shall decide whether the employer meets or continues to meet the requirements for receiving a reduction under this Part and shall notify the employer of the decision.

(2) If an employer does not comply with section 70, an officer of the Commission shall, after learning of the non-compliance and giving the employer an opportunity to be heard, make the decision referred to in subsection (1) and notify the employer of the decision.

(3) If an employer's plan ceases to meet the requirements of paragraph 63(d), an officer of the Commission shall terminate entitlement to the reduction and notify the employer of the decision.

5. Section 74 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

TERMINATION OF PLAN

74. An employer shall, within 30 days after termination of a plan on which a reduction of the employer's premium rate is based, notify the Commission of the plan's termination.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

The existing renewal process for wage-loss plans under the Employment Insurance Premium Reduction Program (PRP) has been identified by employers as overly burdensome as it requires employers to annually renew their previously approved wage-loss plan regardless of whether the existing information, previously submitted to the Canada Employment Insurance Commission (Commission), has changed or not. This requirement has resulted in approximately 37 000 renewal applications needing to be processed every year by the Commission, the majority of which contain redundant information that has not changed.

The objective of the regulatory amendment is to remove the requirement for the annual renewal of employer wage-loss plans. Employers will be required to notify the Commission and apply for a continuation of a premium reduction in the event of the modification or replacement of their qualifying plan. Commission audits will ensure the integrity of the program. Ultimately, the regulatory amendments will contribute to efficiency in administering the PRP, as well as complementing efforts to streamline and automate administrative processes.

Description and rationale

Part III of the *Employment Insurance Regulations* (EIR) provides for a reduction of an employers' employment insurance (EI)

72. (1) Sur réception de la demande visée à l'article 68, un fonctionnaire de la Commission décide si l'employeur remplit ou continue de remplir les exigences visant l'obtention d'une réduction en vertu de la présente partie et l'avise de sa décision.

(2) Un fonctionnaire de la Commission rend également une décision en vertu du paragraphe (1) s'il est porté à sa connaissance que l'employeur ne se conforme pas aux exigences prévues à l'article 70 et qu'il lui a donné la possibilité de se faire entendre à cet égard. Il l'avise alors de sa décision.

(3) Un fonctionnaire de la Commission met fin à l'admissibilité d'un employeur à la réduction de la cotisation et l'avise de cette décision, si le régime de celui-ci ne satisfait plus aux exigences prévues à l'alinéa 63d).

5. L'article 74 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

ANNULATION D'UN RÉGIME

74. L'employeur avise la Commission de l'annulation du régime sur lequel est fondée une réduction du taux de la cotisation patronale dans les trente jours suivant l'annulation.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

Les employeurs estiment que le processus actuel de renouvellement des régimes d'assurance-salaire en vertu du Programme de réduction du taux de cotisation d'assurance-emploi (PRTCAE) est onéreux, puisqu'il exige que les employeurs soumettent des renseignements à Service Canada tous les ans dans le but de confirmer le renouvellement de leur régime d'assurance-salaire préalablement approuvé sans égard au fait que les renseignements préalablement soumis à la Commission de l'assurance-emploi du Canada (Commission) aient changé ou non. En raison de cette exigence, la Commission doit traiter annuellement environ 37 000 demandes de renouvellement, dont la majorité contient les mêmes renseignements.

Les modifications réglementaires visent à supprimer la nécessité de renouveler chaque année les régimes d'assurance-salaire. Les employeurs seront tenus d'aviser la Commission et de présenter une demande de continuation de la réduction du taux de cotisation dans l'éventualité où il y aurait un changement ou un remplacement à leur régime. La Commission mènera des vérifications afin d'assurer l'intégrité du programme. Finalement, les modifications réglementaires accroîtront l'efficacité de l'administration du PRTCAE et complèteront les efforts pour rationaliser et automatiser les processus d'administration.

Description et justification

La partie III du *Règlement sur l'assurance-emploi* prévoit une réduction du taux de cotisations patronales de l'assurance-emploi

premium if they have an employer wage-loss plan that meets the requirements of the EIR, thereby reducing or eliminating the use of EI sickness benefits by employees. To be considered for a premium reduction, an employer's wage-loss plan must provide at least 15 weeks of benefits and must match or exceed the level of benefits provided under EI. The premium reduction to employers corresponds to savings to the EI program as a result of employer plans providing sick leave benefits.

Employers are currently required to submit an initial application and annually confirm their eligibility by manually completing a renewal application. The renewal application requires employers to resubmit the same information as was provided in the initial application and which, in most cases, has not changed. A 2003 program review found that less than 4% of participating employers annually make changes to their plans that affect their premium reduction rate.

Under the authority of section 69 of the *Employment Insurance Act*, the change will eliminate the annual renewal process for employers participating in the PRP by repealing section 71 of the EIR. With this amendment, following the initial application and approval of the employer plan, employers' participation in the PRP will be ongoing. Employers will continue to receive the same premium reduction, without the need to annually renew plans that have not changed, and the nature of how employers pass that reduction on to employees will not be affected. The amendments will also enable the PRP to notify employers of new yearly premium rates without rendering a new decision on qualified plans.

The EIR will continue to require employers to notify the Commission within 30 days following any modifications to or the replacement of their wage-loss plan. Employers will then have to apply for a continuation of the premium reduction and a decision will be rendered as to whether the employer still meets the requirements for receiving a premium reduction.

The amendments directly contribute to the government-wide commitment to the Paper Burden Reduction Initiative (PBRI), reducing unnecessary paper burden and duplication of information provided by employers through the renewal process. The elimination of the renewal form, which contains 29 fields for employers to complete, represents a key part of Human Resources and Skills Development Canada's commitment to reduce employer paper burden as part of the PBRI.

Additionally, the reduction in employer administrative burden will provide an incentive for more employers to register wage-loss plans with the PRP. In 2007, 60% of the workforce was covered by a registered employer wage-loss plan under the PRP, amounting to estimated savings of \$600M. Increased participation by employers would result in more workers in Canada being covered by employer sick leave plans, reducing the need for them to apply for EI sickness benefits, resulting in additional savings, as well as a more responsive means of receiving sickness benefits than through EI.

lorsque les employeurs sont dotés d'un régime d'assurance-salaire qui rencontre les critères établis par le Règlement, ainsi réduisant ou supprimant les prestations de maladie de l'assurance-emploi à être payées aux employés. Afin d'être admissible à une réduction de taux, le régime d'assurance-salaire de l'employeur doit prévoir au moins 15 semaines de prestations égales ou supérieures aux prestations versées dans le cadre du programme d'assurance-emploi. La réduction du taux de cotisation d'assurance-emploi accordée aux employeurs correspond aux économies au programme d'assurance-emploi, associées aux régimes des employeurs qui prévoient des prestations de maladie.

Les employeurs sont actuellement tenus de soumettre une première demande et de confirmer leur admissibilité tous les ans en remplissant à la main une demande de renouvellement. Ils doivent remplir et envoyer un formulaire qui confirme la structure de leur régime de congés de maladie en retranscrivant les mêmes renseignements qu'ils avaient fournis au moment de la première demande, lesquels, dans la majorité des cas, n'ont pas changé. En 2003, un examen du programme a permis de conclure que, sur une base annuelle, moins de 4 % des employeurs participants apportent à leur régime des changements qui ont une incidence sur le taux de réduction des cotisations.

Conformément à l'article 69 de la *Loi sur l'assurance-emploi*, la modification réglementaire aura pour effet d'éliminer le processus de renouvellement annuel pour les employeurs qui participent au PRTCAE en abrogeant l'article 71 du *Règlement sur l'assurance-emploi*. Par suite de cette modification, la demande et l'approbation initiales du régime de l'employeur et sa participation au PRTCAE resteront en vigueur. L'employeur continuera de recevoir la même réduction de taux sans avoir à renouveler constamment un régime qui n'a pas changé et la façon dont les employés bénéficieront de cette réduction ne sera pas affectée. En vertu des modifications au Règlement, le PRTCAE pourra également aviser les employeurs des nouveaux taux de cotisation annuels sans avoir à trancher sur les admissibilités des régimes.

Comme le prévoit déjà le Règlement, il incombera toujours à l'employeur d'aviser la Commission dans les 30 jours qui suivent tout remplacement ou changement apporté à son régime d'assurance-salaire. Les employeurs devront alors présenter une demande de continuation au PRTCAE, et une décision sera rendue à savoir si l'employeur rencontre toujours les critères lui permettant d'obtenir une réduction du taux de cotisation.

Les modifications s'inscrivent directement dans l'engagement de l'ensemble du gouvernement envers l'Initiative d'allègement du fardeau de la paperasserie (IAFP), du fait qu'elles permettent de réduire la paperasserie inutile et le doublement des renseignements que présentent les employeurs au moyen du processus de renouvellement. La suppression du formulaire de renouvellement, qui contient 29 champs à remplir par les employeurs, représente un élément clé de l'engagement de Ressources Humaines et Développement des compétences Canada à réduire la paperasserie dans le cadre de l'IAFP.

De plus, la réduction du fardeau administratif pour les employeurs pourrait aussi inciter un nombre accru d'employeurs à inscrire leur régime d'assurance-salaire au PRTCAE. En 2007, 60 % des travailleurs bénéficiaient d'un régime enregistré d'assurance-salaire de l'employeur dans le cadre du PRTCAE, ce qui a entraîné des économies estimées à 600 millions de dollars. Une participation accrue de la part des employeurs augmenterait le nombre de travailleurs au Canada qui bénéficieraient de régimes de congés de maladie, ce qui réduirait la nécessité pour les employés de demander des prestations de maladie de

A review of the PRP has found that the removal of the obligation for annual renewal of plans will pose a very low risk to the Commission, as the majority of employer plans never change, and the regulatory amendments will have no impact on employers' ability to apply or qualify for a premium reduction under the PRP. Additionally, the implementation of a post-audit of 400 randomly selected employer plans per year will ensure ongoing review of employer submitted PRP information and the eligibility of plans under the PRP.

Consultation

The PRP renewal process has been a concern for stakeholders such as the Canadian Payroll Association (CPA) for the past 2-3 years, and was raised during a review of the PRP in 2007. Under the current Regulations, employers are required to renew their PRP in their busiest season of the year (Christmas and tax time) as renewals need to be submitted in time to confirm the premium rate for the new calendar year, and employers have indicated that this makes the administrative burden particularly onerous.

To ensure that the renewal requirement is removed before the next call for updates (December 2009), it is intended that these amendments would come into force by early November 2009. This would allow for the notification of the premium reduction for employers with registered wage-loss plans to include notification of the automatic renewal of employer plans.

Stakeholders, including the CPA, were consulted on issues relating to the PRP in 2008. As the amendments to the Regulations are in direct response to concerns regarding complexity and delivery aspects of the PRP raised by stakeholders during consultations, employers are expected to be uniformly supportive of these Regulations. At this time, additional questions/concerns were not raised by stakeholders concerning premium rate reduction or program administration with respect to the PRP. It is not expected that further consultation will result in new information or changes in stakeholder views.

The Regulations were prepared by the Skills and Employment Branch at Human Resources and Skills Development Canada and the Department of Justice. As these Regulations concern a direct relationship between the Commission and employers, there are no provincial/territorial considerations. The Commission supports the regulatory amendments.

Implementation, enforcement and service standards

Employers will be informed of the coming into force of these Regulations when they receive notification of their annual premium rate reduction from the Commission for the upcoming

l'assurance-emploi. Cela donnerait lieu à des économies pour le programme d'assurance-emploi ainsi qu'à une plus grande efficacité dans le versement des prestations de maladie en comparaison à celles prévues par le programme d'assurance-emploi.

Un examen du PRTCAE a révélé que le retrait de l'obligation de renouveler le régime tous les ans posera un risque très faible pour la Commission, étant donné que la majorité des régimes des employeurs ne change jamais, et que les modifications réglementaires n'auront aucune répercussion sur la capacité des employeurs à formuler une demande de réduction du taux de cotisation au chapitre du PRTCAE ou à y être admissible. De plus, la mise en œuvre d'une vérification postérieure d'un échantillon aléatoire de 400 régimes d'employeurs par année fera office d'examen continu des renseignements présentés par les employeurs dans le cadre du PRTCAE et de l'admissibilité de leur régime au PRTCAE.

Consultation

Le processus de renouvellement du PRTCAE est un enjeu important pour des intervenants comme l'Association canadienne de la paie (ACP) depuis deux ou trois ans, et a été soulevé au cours d'un examen du PRTCAE mené en 2007. En vertu du règlement actuel, les employeurs doivent renouveler leur enregistrement au PRTCAE au cours des périodes les plus chargées de l'année (Noël et la période de déclaration) étant donné que les avis de renouvellement doivent être envoyés en temps pour la confirmation du taux de cotisation pour la nouvelle année civile. Les employeurs ont indiqué que cette exigence alourdissait leur fardeau administratif à ce moment de l'année.

Pour supprimer le renouvellement avant l'envoi des prochains avis de mise à jour (décembre 2009), on compte mettre en application ces modifications au début de novembre 2009 au plus tard. Ce faisant, l'avis de renouvellement automatique du régime serait transmis aux employeurs qui sont dotés d'un régime enregistré d'assurance-salaire en même temps que l'avis de réduction du taux de cotisation.

Les parties intéressées, y compris l'ACP, ont été consultées en 2008 au sujet de questions rattachées au PRTCAE. Étant donné que les modifications au Règlement sont directement liées à la complexité et aux difficultés quant à la transmission des renseignements inhérents au PRTCAE mis en lumière par les intervenants au cours des consultations, on s'attend à ce que les employeurs appuient d'une seule voix le nouveau règlement. Pour l'instant, les parties intéressées n'ont pas formulé d'autres questions ou réserves au sujet de la réduction du taux de cotisation ni de l'administration du PRTCAE. On ne s'attend donc pas à ce que de nouvelles consultations se soldent par des renseignements nouveaux ou un changement d'opinion des parties intéressées.

La Direction générale des compétences et de l'emploi de Ressources humaines et Développement des compétences Canada et le ministère de la Justice ont rédigé le nouveau règlement. Étant donné qu'il met en cause une relation directe entre la Commission et les employeurs, il n'y aura aucune répercussion sur les provinces et territoires. La Commission appuie les modifications au Règlement.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les employeurs seront informés de l'entrée en vigueur du nouveau règlement quand ils recevront leur avis de réduction du taux de cotisation annuel de la part de la Commission pour l'année à

calendar year in November or December 2009. At this time, program participants will be notified of their responsibility to submit an application for the continuation of a premium reduction only if a plan on which a premium reduction is based is modified or replaced, and the carbon-copied renewal application previously mailed to employers will be discontinued. These Regulations do not affect existing service standards, as set out in the Service Canada Service Charter.¹

Standard investigation and control measures, including audits and review of individual files, will apply to ensure program integrity and enforcement of these Regulations. Existing compliance mechanisms contained in the Revenue Canada and the Commission's control procedures will ensure that this provision is properly implemented.

The elimination of the yearly renewal application process will result in reduced contact between the Commission and participant employers. To ensure the continued integrity of the PRP, a post-audit quality assurance process will be implemented in 2010. This process will annually subject a sample of 400 employers, randomly selected, to verification of the accuracy of file information and documentation with respect to their qualifying plan(s) and the information on file with the Commission. Reporting on the results of this process will be integrated with reporting to Canadians on the EI program through the annual Monitoring and Assessment Report.

Contact

Michael Duffy
Director
Legislative and Regulatory Policy Design
Skills and Employment Branch
Human Resources and Skills Development Canada
140 Promenade du Portage, 5th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0J9
Telephone: 819-997-5034
Fax: 819-934-6631

venir, soit en novembre ou décembre 2009. À ce moment, les participants au PRTCAE seront avisés qu'ils doivent présenter une demande de continuation de la réduction du taux de cotisation uniquement si des changements ont été apportés à leur régime ou si leur régime a été remplacé, et on cessera d'envoyer le formulaire de renouvellement sur feuilles de papier carbone aux employeurs. Le Règlement n'a aucune incidence sur les normes de services en vigueur qui figurent dans le Protocole de service de Service Canada¹.

On procèdera à une enquête et à des mesures de contrôle bien établies, ainsi qu'à des vérifications et à des examens de dossiers individuels, afin de veiller à l'intégrité du programme et à l'application du Règlement. Les mécanismes de conformité qui prévoient actuellement les procédures de contrôle de l'Agence du revenu du Canada et de la Commission garantiront la bonne mise en œuvre des dispositions.

Du fait de l'élimination du processus annuel de demande de renouvellement, la Commission et les employeurs participants n'auront pas à communiquer ensemble aussi souvent. Pour assurer l'intégrité continue du PRTCAE, un processus d'assurance de la qualité sous forme de vérification postérieure sera mis en place en 2010. Un échantillon de 400 employeurs sera soumis de façon aléatoire à une vérification quant à l'exactitude des renseignements concernant les régimes qui sont conservés dans les dossiers de la Commission. Les résultats de cette vérification seront intégrés au rapport aux Canadiens sur le programme d'assurance-emploi, dans le Rapport de contrôle et d'évaluation annuel.

Personne-ressource

Michael Duffy
Directeur
Conception des politiques législatives et réglementaires
Direction générale des compétences et de l'emploi
Ressources humaines et Développement des compétences Canada
140, promenade du Portage, 5^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0J9
Téléphone : 819-997-5034
Télécopieur : 819-934-6631

¹ Service Canada Service Charter available online at www.servicecanada.gc.ca/eng/about/charter/charter.shtml.

¹ On peut consulter le Protocole de service de Service Canada à l'adresse suivante : www.servicecanada.gc.ca/fra/ausujet/charte/charte.shtml.

Registration
SOR/2009-298 November 5, 2009

AERONAUTICS ACT
CANADIAN AIR TRANSPORT SECURITY AUTHORITY
ACT

Vancouver 2010 Aviation Security Regulations

P.C. 2009-1855 November 5, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to sections 4.71^a and 4.9^b and subsection 7.6(1)^c of the *Aeronautics Act*^d and section 34 of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*^e, hereby makes the annexed *Vancouver 2010 Aviation Security Regulations*.

Enregistrement
DORS/2009-298 Le 5 novembre 2009

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

Règlement sur la sûreté aérienne — Vancouver 2010

C.P. 2009-1855 Le 5 novembre 2009

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu des articles 4.71^a et 4.9^b et du paragraphe 7.6(1)^c de la *Loi sur l'aéronautique*^d et de l'article 34 de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*^e, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur la sûreté aérienne — Vancouver 2010*, ci-après.

**VANCOUVER 2010 AVIATION
SECURITY REGULATIONS**

OVERVIEW

Overview **1.** These Regulations contain measures to enhance aviation security during the Vancouver 2010 Olympic and Paralympic Winter Games.

INTERPRETATION

Definitions **2.** (1) The following definitions apply in these Regulations.

“cargo”
« fret » “cargo” means goods other than baggage or mail. For greater certainty, goods that are necessary for the operation or safety of an aircraft, such as extra fuel, manuals or safety kits, are not cargo.

hold baggage”
« bagages en soute » “hold baggage” means goods that belong to a passenger and to which the passenger will not have access on board an aircraft.

Terminology:
Canadian Aviation Security Regulations (2) Unless the context requires otherwise, words and expressions used in these Regulations have the same meaning as in section 1 of the *Canadian Aviation Security Regulations*.

APPLICATION

Flights to or from specified areas **3.** These Regulations apply in respect of flights to or from aerodromes located in the areas specified in Schedule 1. They do not, however, apply in respect of flights that

^a S.C. 2004, c. 15, s. 5
^b S.C. 1992, c. 4, s. 7
^c S.C. 2004, c. 15, s. 18
^d R.S., c. A-2
^e S.C. 2002, c. 9, s. 2

**RÈGLEMENT SUR LA SÛRETÉ
AÉRIENNE — VANCOUVER 2010**

APERÇU

Aperçu **1.** Le présent règlement prévoit des mesures pour rehausser la sûreté aérienne durant les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver.

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

Définitions **2.** (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« bagages en soute » Biens appartenant à un passager et auxquels il n'aura pas accès à bord de l'aéronef. « bagages en soute » “hold baggage”

« fret » Biens, à l'exclusion du courrier et des bagages. Il est entendu que les biens qui sont nécessaires à l'exploitation ou à la sécurité d'un aéronef, tels le carburant supplémentaire, les manuels ou les troussees de secours, ne sont pas du fret. « fret » “cargo”

Terminologie : *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* (2) Sauf indication contraire du contexte, les termes utilisés dans le présent règlement s'entendent au sens de l'article 1 du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*.

APPLICATION

3. Le présent règlement s'applique à l'égard des vols à destination ou en provenance des aéroports situés dans les zones spécifiées à l'annexe 1. Toutefois, il ne s'applique pas à l'égard de vols qui, selon le cas :

Vols vers une zone spécifiée ou à partir de celle-ci

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 5
^b L.C. 1992, ch. 4, art. 7
^c L.C. 2004, ch. 15, art. 18
^d L.R., ch. A-2
^e L.C. 2002, ch. 9, art. 2

- (a) are transporting persons or goods that are subject to screening in accordance with the *Canadian Aviation Security Regulations* and the security measures associated with those Regulations;
- (b) are conducted by a police service;
- (c) are conducted under the authority the Minister of Transport;
- (d) are conducted under the authority of the Minister of National Defence; or
- (e) are conducted by the Canadian Coast Guard.

- a) transportent des personnes ou des biens qui sont assujettis au contrôle conformément au *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* et aux mesures de sûreté qui y sont associées;
- b) sont effectués par un corps policier;
- c) sont effectués sous l'autorité du ministre des Transports;
- d) sont effectués sous l'autorité du ministre de la Défense nationale;
- e) sont effectués par la Garde côtière canadienne.

SCREENING

CONTRÔLE

Designated aerodromes	<p>4. (1) The aerodromes listed in Schedule 2 are designated for the purposes of the <i>Canadian Air Transport Security Authority Act</i>.</p>	<p>4. (1) Les aéroports énumérés à l'annexe 2 sont désignés pour l'application de la <i>Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien</i>.</p>	Aéroports désignés
Mandate	<p>(2) CATSA's mandate at the aerodromes listed in Schedule 2 is to conduct screenings in accordance with these Regulations.</p>	<p>(2) La mission de l'ACSTA aux aéroports énumérés à l'annexe 2 consiste à effectuer des contrôles conformément au présent règlement.</p>	Mission
Additional checkpoints — mandatory	<p>5. CATSA must</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) establish screening checkpoints at the heliport and the FBO facility at Vancouver International Airport; and (b) conduct screenings at those checkpoints in accordance with these Regulations instead of the <i>Canadian Aviation Security Regulations</i> and the security measures associated with those Regulations. 	<p>5. L'ACSTA doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) établir des points de contrôle à l'héliport et à l'installation pour opérateurs de base fixe à l'aéroport international de Vancouver; b) effectuer les contrôles à ces points conformément au présent règlement au lieu du <i>Règlement canadien sur la sûreté aérienne</i> et des mesures de sûreté qui y sont associées. 	Points de contrôle supplémentaires obligatoires
Additional checkpoints — optional	<p>6. (1) To deal with increased air traffic, CATSA is authorized to establish additional screening checkpoints away from the air terminal building of an aerodrome listed in Schedule 3 if</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the aerodrome is located in an area specified in Schedule 1; or (b) the checkpoints are used exclusively for flights to aerodromes located in the areas specified in Schedule 1. 	<p>6. (1) Pour faire face à l'augmentation de la circulation aérienne, l'ACSTA est autorisée à établir des points de contrôles supplémentaires ailleurs qu'à l'aérogare d'un aéroport énuméré à l'annexe 3 si, selon le cas :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) l'aéroport est situé dans une zone spécifiée à l'annexe 1; b) les points de contrôles sont utilisés exclusivement pour les vols à destination des aéroports situés dans les zones spécifiées à l'annexe 1. 	Points de contrôle supplémentaires optionnels
Application of these Regulations	<p>(2) CATSA must conduct screenings at the additional checkpoints in accordance with these Regulations instead of the <i>Canadian Aviation Security Regulations</i> and the security measures associated with those Regulations.</p>	<p>(2) L'ACSTA doit effectuer les contrôles aux points supplémentaires conformément au présent règlement au lieu du <i>Règlement canadien sur la sûreté aérienne</i> et des mesures de sûreté qui y sont associées.</p>	Application du présent règlement
Screening requirements	<p>7. (1) The operator of an aircraft must ensure that the following persons and goods are presented to CATSA for screening:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) passengers and their baggage; (b) crew members and their baggage; and (c) cargo. 	<p>7. (1) L'utilisateur d'un aéronef doit veiller à ce que les personnes et les biens ci-après soient présentés à l'ACSTA pour un contrôle :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les passagers et leurs bagages; b) les membres d'équipage et leurs bagages; c) le fret. 	Exigences de contrôle
Credentials exception	<p>(2) A crew member and their baggage need not be presented to CATSA for screening if the crew member</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) is in possession of an active restricted area identity card that has been issued to them; or (b) is registered with the Royal Canadian Mounted Police Vancouver 2010 Integrated Security Unit. 	<p>(2) Ni le membre d'équipage ni ses bagages n'ont à faire l'objet d'une présentation à l'ACSTA en vue d'un contrôle si le membre d'équipage, selon le cas :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) est en possession d'une carte d'identité de zone réglementée activée dont il est le titulaire; b) est inscrit auprès du Groupe intégré de la sécurité de Vancouver 2010 de la Gendarmerie royale du Canada. 	Exception — pièces d'identité

Short turn-around exception	<p>(3) Persons and goods that have been screened and are on board an aircraft arriving at an aerodrome located in an area specified in Schedule 1 need not be presented to CATSA for another screening if</p> <p>(a) the aircraft is arriving at aerodrome for the purpose of deplaning passengers or unloading goods;</p> <p>(b) no persons enplane and no goods are loaded on the aircraft at the aerodrome;</p> <p>(c) only persons authorized by the operator of the aircraft have access to the persons and goods that remain on board the aircraft; and</p> <p>(d) the aircraft departs from the aerodrome as soon as possible after deplaning passengers or unloading goods.</p>	<p>(3) Ni les personnes ni les biens qui ont fait l'objet d'un contrôle et qui sont à bord d'un aéronef arrivant à un aéroport dans une zone spécifiée à l'annexe 1 n'ont à faire l'objet d'une présentation à l'ACSTA en vue d'un autre contrôle si les conditions suivantes sont réunies :</p> <p>a) l'aéronef arrive à l'aéroport dans le but de débarquer des passagers ou de décharger des biens;</p> <p>b) personne n'embarque et aucun bien n'est chargé à bord de l'aéronef à l'aéroport;</p> <p>c) seules les personnes autorisées par l'utilisateur de l'aéronef ont accès aux personnes et aux biens qui demeurent à bord de l'aéronef;</p> <p>d) l'aéronef quitte l'aéroport aussitôt que possible après le débarquement des passagers ou le déchargement des biens.</p>	Exception — durée d'escale
In-transit exception	<p>(4) Persons and goods that have been screened and are on board an aircraft arriving at an aerodrome located in an area specified in Schedule 1 need not be presented to CATSA for another screening if</p> <p>(a) the persons and goods are arriving at the aerodrome for the purpose of taking another flight;</p> <p>(b) the persons and goods are segregated from persons and goods that have not been screened in accordance with these Regulations; and</p> <p>(c) only persons authorized by the operator of the aircraft on which the persons and goods arrive and by the operator of the aircraft on which the persons and goods depart have access to the persons and goods.</p>	<p>(4) Ni les personnes ni les biens qui ont fait l'objet d'un contrôle et qui sont à bord d'un aéronef arrivant à un aéroport situé dans une zone spécifiée à l'annexe 1 n'ont à faire l'objet d'une présentation à l'ACSTA en vue d'un autre contrôle si les conditions suivantes sont réunies :</p> <p>a) les personnes et les biens arrivent à l'aéroport dans le but de prendre un autre vol;</p> <p>b) ils sont séparés des personnes et des biens qui n'ont pas fait l'objet d'un contrôle conformément au présent règlement;</p> <p>c) seules les personnes autorisées par l'utilisateur de l'aéronef à bord duquel les personnes et les biens arrivent ou partent ont accès à ces personnes ou à ces biens.</p>	Exception — en transit
Prohibitions	<p>8. The operator of an aircraft who is not an air carrier must not transport any persons or goods that must be presented to CATSA for screening under section 7 unless those persons and goods have been screened in accordance with these Regulations. Air carriers are subject to subsection 4.85(3) of the <i>Aeronautics Act</i>.</p>	<p>8. L'utilisateur d'un aéronef qui n'est pas un transporteur aérien ne peut transporter les personnes ou les biens qui doivent faire l'objet d'une présentation à l'ACSTA en vue d'un contrôle en application de l'article 7 sans qu'ils aient fait l'objet d'un contrôle conformément au présent règlement. Les transporteurs aériens sont assujettis au paragraphe 4.85(3) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i>.</p>	Interdictions
Persons and carry-on baggage	<p>9. If persons and carry-on baggage are presented to CATSA for screening, CATSA must screen them for</p> <p>(a) goods, other than liquids, gels and aerosols, that are listed or described in the general list of prohibited items; and</p> <p>(b) other goods that pose an immediate threat to aviation security.</p>	<p>9. L'ACSTA doit effectuer le contrôle des personnes et des bagages de cabine qui lui sont présentés en vue d'un contrôle à la recherche :</p> <p>a) des biens énumérés ou décrits dans la liste générale des articles interdits, à l'exception des liquides, des gels et des aérosols;</p> <p>b) des autres biens qui présentent un danger immédiat pour la sûreté aérienne.</p>	Personnes et bagages de cabine
Presentation of baggage	<p>10. If the operator of an aircraft presents baggage to CATSA for screening, the operator must identify the baggage to CATSA as being either carry-on baggage or hold baggage.</p>	<p>10. L'utilisateur d'un aéronef qui présente des bagages à l'ACSTA pour un contrôle doit lui indiquer s'il s'agit de bagages de cabine ou de bagages en soute.</p>	Présentation des bagages
Unclassified baggage	<p>11. If baggage is presented to CATSA for screening and it is unclear whether it is carry-on baggage or hold baggage,</p> <p>(a) CATSA must screen the baggage as carry-on baggage; and</p>	<p>11. Si des bagages sont présentés à l'ACSTA pour un contrôle et s'il n'est pas clair qu'il s'agit de bagages de cabine ou de bagages en soute, les conditions suivantes doivent être respectées :</p> <p>a) l'ACSTA effectue le contrôle des bagages comme s'il s'agissait de bagages de cabine;</p>	Bagages sans indication

	(b) the operator of the aircraft transporting the baggage must treat it as carry-on baggage.	b) l'utilisateur de l'aéronef qui transporte les bagages les traite comme s'il s'agissait de bagages de cabine.	
Hold baggage and cargo	12. If hold baggage and cargo are presented to CATSA for screening, CATSA must screen them for (a) explosive substances; (b) incendiary devices; and (c) other goods that pose an immediate threat to aviation security.	12. L'ACSTA doit effectuer le contrôle des bagages en soute qui lui sont présentés pour un contrôle à la recherche : a) des substances explosives; b) des engins incendiaires; c) des autres biens qui présentent un danger immédiat pour la sûreté aérienne.	Bagages en soute et fret
Authorized means	13. To conduct the screenings referred to in sections 9 and 12, CATSA may use (a) physical searches; (b) metal detection equipment; (c) X-ray equipment; and (d) explosives detection equipment.	13. Pour effectuer les contrôles prévus aux articles 9 et 12, l'ACSTA peut utiliser : a) des fouilles physiques; b) de l'équipement de détection des objets métalliques; c) de l'équipement radioscopique; d) de l'équipement de détection d'explosifs.	Moyens autorisés
Access to cargo	14. (1) If cargo must be opened to facilitate screening by CATSA, the operator of the aircraft who requested the screening must open the cargo.	14. (1) Si le fret doit être ouvert pour en faciliter le contrôle par l'ACSTA, l'utilisateur de l'aéronef qui a demandé le contrôle doit l'ouvrir.	Accès au fret
Repackaging	(2) If cargo referred to in subsection (1) is cleared by CATSA, the operator must repackage it for transportation.	(2) Si le fret visé au paragraphe (1) est libéré par l'ACSTA, il doit être remballé par l'utilisateur aux fins du transport.	Remballage
ACCESS TO PASSENGERS AND GOODS THAT HAVE BEEN SCREENED		ACCÈS AUX PASSAGERS ET AUX BIENS QUI ONT FAIT L'OBJET D'UN CONTRÔLE	
Access after screening	15. The operator of an aircraft must ensure that, before a flight departs, passengers and goods that have been screened are segregated from persons and goods that have not been screened and that only persons authorized by the operator have access to the passengers and goods.	15. L'utilisateur d'un aéronef doit veiller à ce que, avant le départ d'un vol, les passagers et les biens qui ont fait l'objet d'un contrôle soient séparés des personnes et des biens qui n'en ont pas fait l'objet et à ce que seules les personnes qu'il a autorisées aient accès à ces passagers ou ces biens.	Accès après un contrôle
Access to hold baggage or cargo	16. The operator of an aircraft must ensure that, before a flight departs, passengers who have been screened do not have access to hold baggage or cargo.	16. L'utilisateur d'un aéronef doit veiller à ce que, avant le départ d'un vol, les passagers qui ont fait l'objet d'un contrôle n'aient accès ni aux bagages en soute ni au fret.	Accès aux bagages en soute ou au fret
Search of conveyances	17. (1) If the operator of an aircraft uses a conveyance to segregate passengers and goods in accordance with section 15 or to transport passengers and goods that have been screened from a screening checkpoint to the aircraft, the operator must, before screening operations start, search the conveyance for goods that could pose a threat to aviation security.	17. (1) S'il utilise un moyen de transport pour séparer les passagers et les biens conformément à l'article 15 ou pour transporter des passagers et des biens qui ont fait l'objet d'un contrôle d'un point de contrôle vers un aéronef, l'utilisateur d'un aéronef doit en effectuer la fouille avant le début des opérations de contrôle à la recherche des biens qui pourraient constituer un danger pour la sûreté aérienne.	Fouille des moyens de transport
Subsequent search	(2) The operator of the aircraft must search the conveyance again for goods that could pose a threat to aviation security if, after screening operations have started, (a) a person who is not authorized by the operator of the aircraft gains access to the conveyance; (b) the conveyance has not been in the continuous care of the operator; or (c) the conveyance is used to transport persons or goods that have not been screened.	(2) L'utilisateur de l'aéronef doit effectuer une nouvelle fouille du moyen de transport à la recherche des biens qui pourraient constituer un danger pour la sûreté aérienne si, après le début des opérations de contrôle : a) une personne qu'il n'a pas autorisée y a eu accès; b) le moyen de transport n'a pas été sous la surveillance continue de l'utilisateur; c) le moyen de transport est utilisé pour transporter des personnes ou des biens qui n'ont pas fait l'objet d'un contrôle.	Fouille ultérieure

WAITING AREAS

ZONES D'ATTENTE

Application	18. Sections 19 to 24 apply only if, for the purposes of section 15, an operator of an aircraft uses an area of an aerodrome to segregate passengers and goods.	18. Les articles 19 à 24 s'appliquent seulement si, pour l'application de l'article 15, l'utilisateur d'un aéronef utilise une zone d'un aéroport pour séparer les passagers et les biens.	Application
Waiting area search	19. CATSA must, before screening operations start, search an area referred to in section 18 for goods that could pose a threat to aviation security.	19. L'ACSTA doit effectuer la fouille d'une zone visée à l'article 18 avant le début des opérations de contrôle à la recherche des biens qui pourraient constituer un danger pour la sûreté aérienne.	Fouille des zones d'attente
Authorized access	20. CATSA must not permit a person to pass beyond a screening checkpoint into an area referred to in section 18 unless CATSA ensures that the person (a) is authorized to enter the area by an operator of an aircraft who is using the area; (b) is authorized to enter the area by the aerodrome operator; or (c) is authorized by the Minister to carry out an inspection under section 8.7 of the <i>Aeronautics Act</i> and presents their official credentials.	20. Il est interdit à l'ACSTA de permettre à une personne de traverser un point de contrôle pour se rendre dans une zone visée à l'article 18 à moins que l'ACSTA ne s'assure que celle-ci, selon le cas : a) est autorisée à se rendre dans la zone par l'utilisateur d'un aéronef qui l'utilise; b) est autorisée à se rendre dans la zone par l'exploitant de l'aéroport; c) est autorisée par le ministre à effectuer une inspection en vertu de l'article 8.7 de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> , et présente sa pièce d'identité officielle.	Accès autorisé
Prohibited items	21. (1) CATSA must not permit a person to pass beyond a screening checkpoint into an area referred to in section 18 unless CATSA ensures that the person is not in possession or control of (a) any goods, other than liquids, gels and aerosols, that are listed or described in the general list of prohibited items; or (b) any goods that pose an immediate threat to aviation security.	21. (1) Il est interdit à l'ACSTA de permettre à une personne de traverser un point de contrôle pour se rendre dans une zone visée à l'article 18 à moins que l'ACSTA 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, à l'exception des liquides, des gels et des aérosols; b) aucun bien qui présente un danger immédiat pour la sûreté aérienne.	Articles interdits
Exception	(2) This section does not apply in respect a person, other than a passenger, who (a) is in possession of an active restricted area identity card that has been issued to them; or (b) is registered with the Royal Canadian Mounted Police Vancouver 2010 Integrated Security Unit.	(2) Le présent article ne s'applique pas à l'égard d'une personne autre qu'un passager qui est, selon le cas : a) en possession d'une carte d'identité de zone réglementée activée dont elle est le titulaire; b) inscrite auprès du Groupe intégré de la sécurité de Vancouver 2010 de la Gendarmerie royale du Canada.	Exception
Permitted items	22. CATSA 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 an area referred to in section 18 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.	22. L'ACSTA 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 visée à l'article 18 si ceux-ci sont en sa possession ou si la personne y a accès conformément au présent règlement, une mesure de sûreté, une directive d'urgence ou un arrêté d'urgence.	Articles permis
Medically necessary goods	23. CATSA 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 an area referred to in section 18 if the goods are medically necessary and the person declares them to CATSA.	23. L'ACSTA 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 visée à l'article 18 si ceux-ci sont médicalement nécessaires et si la personne les lui déclare.	Biens médicalement nécessaires
Medical kits	24. CATSA 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	24. L'ACSTA 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	Trousses médicales

checkpoint into an area referred to in section 18 if CATSA ensures that the kit does not include sharp or cutting instruments.

interdits de traverser un point de contrôle pour se rendre dans une zone visée à l'article 18 si elle s'assure que la trousse ne contient pas d'objets pointus ou coupants.

SEARCH OF AIRCRAFT

FOUILLE D'AÉRONEFS

Search by operator

25. (1) The operator of an aircraft must, before enplaning passengers or loading goods for a flight, ensure that the aircraft is searched for goods that could pose a threat to aviation security.

25. (1) L'utilisateur d'un aéronef doit veiller à ce que, avant l'embarquement des passagers ou le chargement des biens pour un vol, celui-ci soit fouillé à la recherche des biens qui pourraient constituer un danger pour la sûreté aérienne.

Fouille par l'utilisateur

Where and what to search

(2) For greater certainty, the search must include the aircraft cabin, all cargo holds, all other storage spaces and any goods on board the aircraft.

(2) Il est entendu que la fouille doit comprendre la cabine de l'aéronef, les soutes à bagage, les autres espaces de rangement et les biens à bord de l'aéronef.

Fouille — articles et endroits

Credentials

26. A person who conducts a search referred to in section 25 must
 (a) be in possession of an active restricted area identity card that has been issued to them; or
 (b) be registered by the operator of the aircraft with the Royal Canadian Mounted Police Vancouver 2010 Integrated Security Unit.

26. Toute personne qui effectue une fouille visée à l'article 25 doit, selon le cas :

Pièce d'identité

a) être en possession d'une carte d'identité de zone réglementée activée dont elle est le titulaire;
 b) être inscrite par l'utilisateur de l'aéronef auprès du Groupe intégré de la sécurité de Vancouver 2010 de la Gendarmerie royale du Canada.

Search by police

27. (1) The Royal Canadian Mounted Police or the police service with jurisdiction at an aerodrome may also search an aircraft referred to in section 25 as well as any goods on board the aircraft for goods that could pose a threat to aviation security. They may do so either independently or at the same time as the operator of the aircraft.

27. (1) La Gendarmerie royale du Canada ou le corps policier ayant compétence à un aéroport peut également effectuer la fouille d'un aéronef visé à l'article 25 et des biens à bord de celui-ci à la recherche des biens qui pourraient constituer un danger pour la sûreté aérienne. Ils peuvent l'effectuer seuls ou en même temps que l'utilisateur de l'aéronef.

Fouille par la police

Access to aircraft

(2) The operator of the aircraft must provide the Royal Canadian Mounted Police or the police service with access to the aircraft.

(2) L'utilisateur de l'aéronef est tenu de donner à la Gendarmerie royale du Canada ou au corps policier accès à celui-ci.

Accès à l'aéronef

Authorized means

28. To search an aircraft, the Royal Canadian Mounted Police or the police service with jurisdiction at an aerodrome may use
 (a) physical searches;
 (b) metal detection equipment;
 (c) explosives detection equipment; and
 (d) explosives detection dogs.

28. Pour effectuer la fouille d'un aéronef, la Gendarmerie royale du Canada ou le corps policier ayant compétence à un aéroport peut utiliser :
 a) des fouilles physiques;
 b) de l'équipement de détection des objets métalliques;
 c) de l'équipement de détection d'explosifs;
 d) des chiens entraînés à la détection d'explosifs.

Moyens autorisés

Access after search

29. After an aircraft has been searched, the operator of the aircraft must ensure that only persons authorized by the operator have access to the aircraft.

29. Après la fouille d'un aéronef, l'utilisateur de l'aéronef doit veiller à ce que seules les personnes qu'il autorise aient accès à celui-ci.

Accès après fouille

ACCESS TO GOODS ON BOARD AN AIRCRAFT

ACCÈS AUX BIENS À BORD DE L'AÉRONEF

Passenger access

30. (1) The operator of an aircraft must ensure that passengers for a flight do not have access to any of the following goods on board the aircraft:
 (a) goods, other than liquids, gels and aerosols, that are listed or described in the general list of prohibited items;
 (b) hold baggage; and
 (c) cargo.

30. (1) L'utilisateur d'un aéronef doit veiller à ce que les passagers pour un vol n'aient pas accès aux biens ci-après à bord de l'aéronef :
 a) les biens énumérés ou décrits dans la liste générale des articles interdits, à l'exception des liquides, des gels ou des aérosols;
 b) les bagages en soute;
 c) le fret.

Accès des passagers

Cutlery exception	(2) The operator of an aircraft may provide passengers with knives during an in-flight meal service.	(2) L'utilisateur d'un aéronef peut fournir aux passagers des couteaux pendant les repas en cours de vol.	Exception — ustensiles
Application	31. (1) This section applies in respect of flights that are conducted by operators of aircraft who are not air carriers. Air carriers and persons on board flights conducted by air carriers remain subject to Part 2 of the <i>Canadian Aviation Security Regulations</i> .	31. (1) Le présent article s'applique à l'égard des vols qui sont effectués par des utilisateurs d'aéronefs qui ne sont pas des transporteurs aériens. Les transporteurs aériens et les personnes à bord des vols exploités par les transporteurs aériens demeurent assujettis à la partie 2 du <i>Règlement canadien sur la sûreté aérienne</i> .	Application
Firearms	(2) Subject to subsection (3), a person must not be in possession or control of or have access to a firearm on board an aircraft.	(2) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à toute personne d'avoir en sa possession ou sous sa garde une arme à feu à bord d'un aéronef, ou d'y avoir accès.	Armes à feu
Exception for pilots	(3) The pilot-in-command of an aircraft may be in possession or control of or have access to an unloaded firearm on board the aircraft if the firearm is required for survival purposes.	(3) Le commandant de bord d'un aéronef peut avoir en sa possession ou sous sa garde une arme à feu non chargée à bord de l'aéronef si elle est nécessaire à des fins de survie.	Exceptions pour les pilotes
TRANSPORTATION OF FIREARMS, EXPLOSIVE SUBSTANCES AND INCENDIARY DEVICES		TRANSPORT D'ARMES À FEU, DE SUBSTANCES EXPLOSIVES ET D'ENGINS INCENDIAIRES	
Application	32. Sections 33 to 35 apply in respect of flights that are conducted by operators of aircraft who are not air carriers. Air carriers and persons on board flights conducted by air carriers remain subject to Part 2 of the <i>Canadian Aviation Security Regulations</i> .	32. Les articles 33 à 35 s'appliquent à l'égard des vols qui sont effectués par des utilisateurs d'aéronefs qui ne sont pas des transporteurs aériens. Les transporteurs aériens et les personnes à bord des vols exploités par les transporteurs aériens demeurent assujettis à la partie 2 du <i>Règlement canadien sur la sûreté aérienne</i> .	Application
Transport or tender of loaded firearm	33. (1) A person must not transport or tender for transportation by the operator of an aircraft goods that contain a loaded firearm.	33. (1) Il est interdit à toute personne de transporter, ou de présenter pour le transport par l'utilisateur d'un aéronef, des biens qui contiennent une arme à feu chargée.	Transport ou présentation d'une arme à feu chargée
Transport of loaded firearm	(2) The operator of an aircraft must not knowingly allow a person to transport goods that contain a loaded firearm.	(2) Il est interdit à l'utilisateur d'un aéronef de sciemment permettre à une personne de transporter des biens qui contiennent une arme à feu chargée.	Transport d'une arme à feu chargée
Tender of unloaded firearm	34. (1) A person must not tender for transportation by the operator of an aircraft goods that contain an unloaded firearm unless the person declares to the operator that the firearm is unloaded.	34. (1) Il est interdit à toute personne de présenter pour le transport par l'utilisateur d'un aéronef des biens qui contiennent une arme à feu non chargée à moins qu'elle ne lui déclare que l'arme à feu n'est pas chargée.	Présentation d'une arme à feu non chargée
Transport of unloaded firearm	(2) The operator of an aircraft must not knowingly transport goods that contain an unloaded firearm unless the firearm is transported as hold baggage or cargo.	(2) Il est interdit à l'utilisateur d'un aéronef de sciemment transporter des biens qui contiennent une arme à feu non chargée à moins que celle-ci ne soit transportée comme bagage en soute ou fret.	Transport d'une arme à feu non chargée
Tender of explosive substance or incendiary device	35. (1) A person must not transport or tender for transportation by the operator of an aircraft goods that contain an explosive substance, other than ammunition, or an incendiary device unless the person notifies the operator before arriving at the aerodrome.	35. (1) Il est interdit à toute personne de transporter, ou de présenter pour le transport par l'utilisateur d'un aéronef, des biens qui contiennent une substance explosive, sauf des munitions, ou un engin incendiaire à moins qu'elle ne l'en avise avant d'arriver à l'aérodrome.	Présentation d'une substance explosive ou d'un engin incendiaire
Acceptance for transport	(2) The operator of an aircraft must not accept for transportation goods that contain an explosive substance, other than ammunition, or an incendiary device unless the operator was notified in accordance with subsection (1).	(2) Il est interdit à l'utilisateur d'un aéronef d'accepter pour le transport des biens qui contiennent une substance explosive, sauf des munitions, ou un engin incendiaire à moins qu'il n'en ait été avisé conformément au paragraphe (1).	Acceptation pour le transport
Transport of explosive substance or	(3) The operator of an aircraft must not knowingly transport goods that contain an explosive	(3) Il est interdit à l'utilisateur d'un aéronef de sciemment transporter des biens qui contiennent	Transport d'une substance

incendiary device	substance or an incendiary device unless the substance or device is transported as hold baggage or cargo.	une substance explosive ou un engin incendiaire à moins que la substance ou l'engin ne soient transportés comme bagages en soute ou fret.	explosive ou d'un engin incendiaire
CARRIAGE OF AND ACCESS TO FIREARMS, EXPLOSIVE SUBSTANCES AND INCENDIARY DEVICES AT AERODROMES		TRANSPORT D'ARMES À FEU, DE SUBSTANCES EXPLOSIVES ET D'ENGINS INCENDIAIRES ET ACCÈS À CEUX-CI AUX AÉRODROMES	
Application	<p>36. (1) Sections 37 to 39 apply to aerodrome operators that do not serve air carriers, and to persons at the aerodromes operated by those operators, if the aerodromes are</p> <p>(a) aerodromes located in the areas specified in Schedule 1; or</p> <p>(b) aerodromes from which flights to aerodromes located in the areas specified in Schedule 1 are conducted.</p>	<p>36. (1) Les articles 37 à 39 s'appliquent aux exploitants d'aérodromes qui ne desservent pas de transporteurs aériens et aux personnes qui se trouvent aux aérodromes exploités par ces exploitants si les aérodromes sont :</p> <p>a) soit des aérodromes situés dans les zones spécifiées à l'annexe 1;</p> <p>b) soit des aérodromes en provenance desquels sont effectués des vols à destination des aérodromes situés dans les zones spécifiées à l'annexe 1.</p>	Application
Related provisions	(2) Aerodrome operators that serve air carriers, and persons at the aerodromes operated by those operators, remain subject to Part 2 of the <i>Canadian Aviation Security Regulations</i> .	(2) Les exploitants d'aérodromes qui desservent des transporteurs aériens et les personnes qui se trouvent aux aérodromes exploités par ces exploitants demeurent assujettis à la partie 2 du <i>Règlement canadien sur la sûreté aérienne</i> .	Dispositions liées
Firearms	37. (1) Subject to subsections (2) to (5), a person must not carry or have access to a firearm at an aerodrome.	37. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (5), il est interdit à toute personne, à un aérodrome, d'avoir en sa possession une arme à feu ou d'y avoir accès.	Armes à feu
Exception for tendering for transportation	(2) A person may carry or have access to an unloaded firearm at an aerodrome for the purpose of tendering it for transportation.	(2) Toute personne peut, à un aérodrome, avoir en sa possession une arme à feu non chargée ou y avoir accès pour la présenter aux fins du transport.	Exception — présentation aux fins du transport
Exception for operators of aircraft	(3) The operator of an aircraft or an employee of the operator may carry or have access to an unloaded firearm at an aerodrome if the firearm was tendered to the operator for transportation in accordance with subsection 34(1).	(3) L'utilisateur d'un aéronef ou un de ses employés peut, à un aérodrome, avoir en sa possession une arme à feu non chargée ou y avoir accès si elle a été présentée à l'utilisateur aux fins du transport conformément au paragraphe 34(1).	Exception — utilisateur d'un aéronef
Exception for peace officers	(4) A peace officer may carry or have access to a loaded firearm at an aerodrome while in the performance of their duties.	(4) Tout agent de la paix peut, dans l'exercice de ses fonctions, à un aérodrome, avoir en sa possession une arme à feu chargée ou y avoir accès.	Exception — agents de la paix
Exception for licensed persons	(5) A person who holds a licence to carry a firearm issued under the laws of Canada may carry or have access to a firearm at an aerodrome if the person	(5) Toute personne titulaire d'un permis de port d'arme à feu délivré en vertu des lois fédérales peut, dans les cas ci-après, à un aérodrome, avoir en sa possession une arme à feu ou y avoir accès :	Exception — personnes titulaires de permis
	(a) is engaged in the protection of persons or property at the aerodrome; or	a) elle s'occupe de la protection de personnes ou de biens à l'aérodrome;	
	(b) is employed by the aerodrome operator for the control of animals at the aerodrome.	b) elle est engagée par l'exploitant de l'aérodrome pour s'occuper de la lutte contre les animaux à l'aérodrome.	
Explosive substances or incendiary devices	38. (1) Subject to subsections (2) to (4), a person must not carry or have access to an explosive substance or an incendiary device at an aerodrome.	38. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), il est interdit à toute personne, à un aérodrome, d'avoir en sa possession une substance explosive ou un engin incendiaire, ou d'y avoir accès.	Substances explosives et engins incendiaires
Exception for tendering for transportation	(2) A person may carry or have access to an explosive substance or an incendiary device at an aerodrome for the purpose of tendering it for transportation if the person notified the operator of the aircraft in accordance with subsection 35(1).	(2) Toute personne peut, à un aérodrome, avoir en sa possession une substance explosive ou un engin incendiaire, ou y avoir accès, pour la présenter aux fins du transport si elle en a avisé l'utilisateur de l'aéronef conformément au paragraphe 35(1).	Exception — présentation aux fins du transport

Exception for operators of aircraft	(3) The operator of an aircraft or an employee of the operator may carry or have access to an explosive substance or an incendiary device at an aerodrome if the substance or device was accepted for transportation by the operator in accordance with subsection 35(2).	(3) L'utilisateur d'un aéronef ou un de ses employés peut, à un aéroport, avoir en sa possession une substance explosive ou un engin incendiaire à un aéroport, ou y avoir accès, s'ils ont été acceptés par l'utilisateur aux fins du transport conformément au paragraphe 35(2).	Exception — utilisateur d'un aéronef
Exception for authorized persons	(4) A person may carry or have access to an explosive substance or an incendiary device at an aerodrome if the person is authorized to do so by the aerodrome operator.	(4) Toute personne peut, à un aéroport, avoir en sa possession une substance explosive ou un engin incendiaire, ou y avoir accès, si elle y est autorisée par l'exploitant de l'aéroport.	Exception — personne autorisée
Authorization	<p>39. An aerodrome operator may authorize a person to carry or have access to an explosive substance or an incendiary device at the aerodrome if</p> <p>(a) the substance or device will be used at the aerodrome</p> <p>(i) for excavation, demolition or construction,</p> <p>(ii) in fireworks displays,</p> <p>(iii) by persons operating explosives detection equipment or handling explosives detection dogs,</p> <p>(iv) by a police service, or</p> <p>(v) by military personnel; and</p> <p>(b) the aerodrome operator has reasonable grounds to believe that the safety of the aerodrome and of persons and aircraft at the aerodrome will not be jeopardized by the presence of the substance or device at the aerodrome.</p>	<p>39. L'exploitant d'un aéroport peut autoriser une personne, à l'aéroport, à avoir en sa possession une substance explosive ou un engin incendiaire, ou d'y avoir accès, si, à la fois :</p> <p>a) ils seront utilisés à l'aéroport, selon le cas :</p> <p>(i) pour des travaux d'excavation, de démolition ou de construction,</p> <p>(ii) pour des feux d'artifice,</p> <p>(iii) par des personnes qui utilisent de l'équipement de détection d'explosifs ou qui s'occupent de chiens chargés de la détection d'explosifs,</p> <p>(iv) par un corps policier,</p> <p>(v) par des militaires;</p> <p>b) l'exploitant de l'aéroport a des motifs raisonnables de croire que la sécurité de l'aéroport et des personnes et des aéronefs à l'aéroport ne sera pas compromise par la présence à celui-ci de la substance ou de l'engin.</p>	Autorisation

NOTIFICATIONS

AVIS

Application	<p>40. (1) This section applies to operators of aircraft who are not air carriers. Air carriers remain subject to Part 4 of the <i>Canadian Aviation Security Regulations</i>.</p>	<p>40. (1) Le présent article s'applique aux utilisateurs d'aéronefs qui ne sont pas des transporteurs aériens. Les transporteurs aériens demeurent assujettis à la partie 4 du <i>Règlement canadien sur la sûreté aérienne</i>.</p>	Application
Notify Minister	<p>(2) The operator of an aircraft must immediately notify the Minister if any of the following events occur:</p> <p>(a) a hijacking or attempted hijacking of a flight;</p> <p>(b) the discovery, on board an aircraft used to conduct a flight, of a weapon other than a firearm that is permitted under these Regulations;</p> <p>(c) the discovery, on board an aircraft used to conduct a flight, of an explosive substance or an incendiary device other than a substance or device that is permitted under these Regulations;</p> <p>(d) the discovery, during a search required under section 17, of a weapon other than a firearm that is permitted under these Regulations;</p> <p>(e) the discovery, during a search required under section 17, of an explosive substance or an incendiary device other than a substance or device that is permitted under these Regulations;</p> <p>(f) an explosion on board an aircraft used to conduct a flight;</p> <p>(g) a specific threat against an aircraft used to conduct a flight;</p>	<p>(2) L'utilisateur d'un aéronef doit immédiatement aviser le ministre lorsque survient un des événements suivants :</p> <p>a) le détournement ou une tentative de détournement d'un vol;</p> <p>b) la découverte, à bord d'un aéronef utilisé pour effectuer un vol, d'une arme autre qu'une arme à feu permise par le présent règlement;</p> <p>c) la découverte, à bord d'un aéronef utilisé pour effectuer un vol, d'une substance explosive ou d'un engin incendiaire autre qu'une substance ou un engin permis par le présent règlement;</p> <p>d) la découverte, durant une fouille exigée par l'article 17, d'une arme autre qu'une arme à feu permise par le présent règlement;</p> <p>e) la découverte, durant une fouille exigée par l'article 17, d'une substance explosive ou d'un engin incendiaire autre qu'une substance ou un engin permis par le présent règlement;</p> <p>f) une explosion à bord d'un aéronef utilisé pour effectuer un vol;</p>	Avis au ministre

	<p>(h) a specific threat against any part of an aerodrome or an aviation facility that is under the operator's control for the purposes of conducting a flight; or</p> <p>(i) an aviation security incident involving a peace officer in any part of an aerodrome or an aviation facility that is under the operator's control for the purposes of conducting a flight.</p>	<p>g) une menace précise visant un aéronef utilisé pour effectuer un vol;</p> <p>h) une menace précise visant toute partie d'un aéroport ou d'une installation aérienne dont l'utilisateur est responsable en vue d'effectuer un vol;</p> <p>i) un incident visant la sûreté aérienne qui comporte la participation d'un agent de la paix dans une partie d'un aéroport ou d'une installation aérienne dont l'utilisateur est responsable en vue d'effectuer un vol.</p>	
Notify aerodrome operator	<p>(3) If a weapon other than a firearm that is permitted under these Regulations is discovered in any part of an aerodrome that is under the control of the operator of an aircraft for the purposes of conducting a flight, the operator must immediately notify the aerodrome operator.</p>	<p>(3) Si une arme autre qu'une arme à feu permise par le présent règlement est découverte dans une partie d'un aéroport dont il est responsable en vue d'effectuer un vol, l'utilisateur d'un aéronef doit immédiatement en aviser l'exploitant de l'aéroport.</p>	Avis à l'exploitant de l'aéroport
Notify Minister	<p>41. An air carrier must immediately notify the Minister if any of the following goods are discovered during a search required under section 17:</p> <p>(a) a weapon other than a firearm that is permitted under these Regulations; or</p> <p>(b) an explosive substance or an incendiary device other than a substance or device that is permitted under these Regulations.</p>	<p>41. Le transporteur aérien doit immédiatement aviser le ministre lorsqu'un des biens ci-après est découvert lors d'une fouille exigée par l'article 17 :</p> <p>a) une arme autre qu'une arme à feu permise par le présent règlement;</p> <p>b) une substance explosive ou un engin incendiaire autre qu'une substance ou un engin permis par le présent règlement.</p>	Avis au ministre
Application	<p>42. (1) This section applies to aerodrome operators that do not serve air carriers, if the aerodromes operated by those operators are</p> <p>(a) aerodromes located in the areas specified in Schedule 1; or</p> <p>(b) aerodromes from which flights to aerodromes located in the areas specified in Schedule 1 are conducted.</p>	<p>42. (1) Le présent article s'applique aux exploitants d'aéroports qui ne desservent pas de transporteurs aériens si les aéroports exploités par ces exploitants sont :</p> <p>a) soit des aéroports situés dans les zones spécifiées à l'annexe 1;</p> <p>b) soit des aéroports en provenance desquels sont effectués des vols à destination des aéroports situés dans les zones spécifiées à l'annexe 1.</p>	Application
Related provisions	<p>(2) Aerodrome operators that serve air carriers remain subject to Part 4 of the <i>Canadian Aviation Security Regulations</i>.</p>	<p>(2) Les exploitants d'aéroports qui desservent des transporteurs aériens demeurent assujettis à la partie 4 du <i>Règlement canadien sur la sûreté aérienne</i>.</p>	Dispositions liées
Notify Minister	<p>(3) An aerodrome operator must immediately notify the Minister if any of the following events occur:</p> <p>(a) the discovery at the aerodrome of a weapon other than a firearm that is permitted under these Regulations;</p> <p>(b) the discovery at the aerodrome of an explosive substance or an incendiary device other than a substance or device that is permitted under these Regulations;</p> <p>(c) an explosion at the aerodrome other than an explosion that is carried out for a purpose referred to in subparagraph 39(a)(i) or (ii) or that is carried out by persons referred to in subparagraph 39(a)(iii) or (v) or by a police service referred to in subparagraph 39(a)(iv);</p> <p>(d) a specific threat against the aerodrome; or</p> <p>(e) an aviation security incident involving a peace officer in any part of the aerodrome.</p>	<p>(3) L'exploitant d'un aéroport doit immédiatement aviser le ministre lorsque survient un des événements suivants :</p> <p>a) la découverte à l'aéroport d'une arme autre qu'une arme à feu permise par le présent règlement;</p> <p>b) la découverte à l'aéroport d'une substance explosive ou d'un engin incendiaire autre qu'une substance ou un engin permis par le présent règlement;</p> <p>c) une explosion à l'aéroport autre qu'une explosion effectuée pour l'un des objectifs visés aux sous-alinéas 39a)(i) ou (ii) ou effectuée par les personnes visées aux sous-alinéas 39a)(iii) ou (v) ou par un corps policier visé au sous-alinéa 39a)(iv);</p> <p>d) une menace précise visant l'aéroport;</p> <p>e) un incident visant la sûreté aérienne qui comporte la participation d'un agent de la paix dans toute partie de l'aéroport.</p>	Avis au ministre

Persons and carry-on baggage	<p>43. (1) CATSA must immediately notify the Royal Canadian Mounted Police or the police service with jurisdiction at the aerodrome, and the operator of the aircraft, the aerodrome operator and the Minister, if it discovers any of the following goods while screening persons and carry-on baggage for a flight in accordance with these Regulations:</p> <p>(a) a weapon other than a firearm that is permitted under these Regulations; or</p> <p>(b) an explosive substance or an incendiary device other than a substance or device that is permitted under these Regulations.</p>	<p>43. (1) L'ACSTA doit immédiatement aviser la Gendarmerie royale du Canada ou le corps policier ayant compétence à l'aérodrome et l'utilisateur de l'aéronef, l'exploitant de l'aérodrome et le ministre si elle détecte l'un des biens ci-après alors qu'elle effectue le contrôle des personnes et des bagages de cabine pour un vol conformément au présent règlement :</p> <p>a) une arme autre qu'une arme à feu permise par le présent règlement;</p> <p>b) une substance explosive ou un engin incendiaire autre qu'une substance ou un engin permis par le présent règlement.</p>	Personnes et bagages de cabine
Hold baggage or cargo	<p>(2) CATSA must immediately notify the Royal Canadian Mounted Police or the police service with jurisdiction at the aerodrome, and the operator of the aircraft, the aerodrome operator and the Minister, if it discovers any of the following goods while screening hold baggage or cargo for a flight in accordance with these Regulations:</p> <p>(a) a loaded firearm; or</p> <p>(b) an explosive substance, other than ammunition, or an incendiary device.</p>	<p>(2) L'ACSTA doit immédiatement aviser la Gendarmerie royale du Canada ou le corps policier ayant compétence à l'aérodrome et l'utilisateur de l'aéronef, l'exploitant de l'aérodrome et le ministre si elle détecte l'un des biens ci-après alors qu'elle effectue le contrôle des bagages en soute ou du fret pour un vol conformément au présent règlement :</p> <p>a) une arme à feu chargée;</p> <p>b) une substance explosive, sauf des munitions, ou un engin incendiaire.</p>	Bagages en soute ou fret
Incident involving peace officer	<p>(3) CATSA must immediately notify the operator of the aircraft, the aerodrome operator and the Minister if an aviation security incident involving a peace officer occurs in any part of an aerodrome where screening is being conducted by CATSA for a flight in accordance with these Regulations.</p>	<p>(3) L'ACSTA doit immédiatement aviser l'utilisateur de l'aéronef, l'exploitant de l'aérodrome et le ministre lorsque survient un incident visant la sûreté aérienne qui comporte la participation d'un agent de la paix dans toute partie d'un aérodrome où elle effectue le contrôle pour un vol conformément au présent règlement.</p>	Incident — participation d'un agent de la paix

DESIGNATED PROVISIONS

Designated provisions	<p>44. (1) A provision of these Regulations that is set out in column 1 of Schedule 4 is designated as a provision the contravention of which may be dealt with under and in accordance with the procedure set out in sections 7.7 to 8.2 of the <i>Aeronautics Act</i>.</p>	<p>44. (1) Les textes du présent règlement indiqués à la colonne 1 de l'annexe 4 sont désignés comme textes d'application dont la transgression est traitée conformément à la procédure prévue aux articles 7.7 à 8.2 de la <i>Loi sur l'aéronautique</i>.</p>	Textes désignés
Amounts payable	<p>(2) The amount set out in column 2 or column 3 of Schedule 4 is prescribed as the maximum amount payable by an individual or corporation, as the case may be, in respect of a contravention of the provision set out in column 1.</p>	<p>(2) Les montants indiqués aux colonnes 2 et 3 de l'annexe 4 représentent les montants maximaux à payer par une personne physique ou une personne morale, selon le cas, au titre d'une contravention aux textes désignés figurant à la colonne 1.</p>	Montants à payer
Notice of contravention	<p>45. A notice referred to in subsection 7.7(1) of the <i>Aeronautics Act</i> must specify the information set out in section 4 of the <i>Designated Provisions Regulations</i>.</p>	<p>45. L'avis indiqué au paragraphe 7.7(1) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> doit indiquer les renseignements précisés à l'article 4 du <i>Règlement sur les textes désignés</i>.</p>	Avis de contravention

CESSATION OF EFFECT

March 3, 2010	<p>46. The following provisions cease to have effect at 23:59:59 Pacific standard time on March 3, 2010:</p> <p>(a) subsection 4(2);</p> <p>(b) sections 5 to 24;</p> <p>(c) paragraphs 40(2)(d) and (e); and</p> <p>(d) sections 41 and 43.</p>	<p>46. Les dispositions ci-après cessent d'avoir effet à 23 h 59 min 59 s, heure normale du Pacifique, le 3 mars 2010 :</p> <p>a) le paragraphe 4(2);</p> <p>b) les articles 5 à 24;</p> <p>c) les alinéas 40(2)d) et e);</p> <p>d) les articles 41 et 43.</p>	Le 3 mars 2010
---------------	---	---	----------------

TEXTES DÉSIGNÉS

Designated provisions	<p>44. (1) A provision of these Regulations that is set out in column 1 of Schedule 4 is designated as a provision the contravention of which may be dealt with under and in accordance with the procedure set out in sections 7.7 to 8.2 of the <i>Aeronautics Act</i>.</p>	<p>44. (1) Les textes du présent règlement indiqués à la colonne 1 de l'annexe 4 sont désignés comme textes d'application dont la transgression est traitée conformément à la procédure prévue aux articles 7.7 à 8.2 de la <i>Loi sur l'aéronautique</i>.</p>	Textes désignés
Amounts payable	<p>(2) The amount set out in column 2 or column 3 of Schedule 4 is prescribed as the maximum amount payable by an individual or corporation, as the case may be, in respect of a contravention of the provision set out in column 1.</p>	<p>(2) Les montants indiqués aux colonnes 2 et 3 de l'annexe 4 représentent les montants maximaux à payer par une personne physique ou une personne morale, selon le cas, au titre d'une contravention aux textes désignés figurant à la colonne 1.</p>	Montants à payer
Notice of contravention	<p>45. A notice referred to in subsection 7.7(1) of the <i>Aeronautics Act</i> must specify the information set out in section 4 of the <i>Designated Provisions Regulations</i>.</p>	<p>45. L'avis indiqué au paragraphe 7.7(1) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> doit indiquer les renseignements précisés à l'article 4 du <i>Règlement sur les textes désignés</i>.</p>	Avis de contravention

CESSATION D'EFFET

March 3, 2010	<p>46. The following provisions cease to have effect at 23:59:59 Pacific standard time on March 3, 2010:</p> <p>(a) subsection 4(2);</p> <p>(b) sections 5 to 24;</p> <p>(c) paragraphs 40(2)(d) and (e); and</p> <p>(d) sections 41 and 43.</p>	<p>46. Les dispositions ci-après cessent d'avoir effet à 23 h 59 min 59 s, heure normale du Pacifique, le 3 mars 2010 :</p> <p>a) le paragraphe 4(2);</p> <p>b) les articles 5 à 24;</p> <p>c) les alinéas 40(2)d) et e);</p> <p>d) les articles 41 et 43.</p>	Le 3 mars 2010
---------------	---	---	----------------

REPEAL

March 24, 2010 **47. These Regulations are repealed at 23:59:59 Pacific standard time on March 24, 2010.**

COMING INTO FORCE

January 29, 2010 **48. These Regulations come into force at 00:00:01 Pacific standard time on January 29, 2010.**

SCHEDULE 1

(Section 3, subsection 6(1), section 7 and subsections 36(1) and 42(1))

SPECIFIED AREAS

Area 1

Area 1 is bounded by a line
 (a) starting at N49°07'14.71", W122°52'17.99";
 (b) from there to N49°07'14.71", W122°51'19.49";
 (c) from there to N49°00'07.50", W122°51'19.49";
 (d) from there along the border between Canada and the United States to N49°00'07.50", W123°19'54.97";
 (e) from there clockwise along the arc of a circle of 13 miles radius centred on N49°11'42.00", W123°10'55.00", the airport reference point of Vancouver International Airport, to N49°20'11.18", W123°25'57.17";
 (f) from there to N49°20'08.72", W123°15'37.38";
 (g) from there to N49°20'04.85", W123°03'25.40";
 (h) from there to N49°18'50.00", W122°54'20.04"; and
 (i) from there clockwise along the arc of a circle of 13 miles radius centred on N49°11'42.00", W123°10'55.00", the airport reference point of Vancouver International Airport, to N49°07'14.71", W122°52'17.99".

Area 2

Area 2 is bounded by a line
 (a) starting at N49°47'41.00", W123°19'44.00";
 (b) from there to N49°56'25.41", W123°18'02.26";
 (c) from there counterclockwise along the arc of a circle of 13 miles radius centred on N50°04'46.00", W123°02'35.00" to N49°51'51.39", W123°00'19.16";
 (d) from there to N49°41'30.00", W123°00'00.00";
 (e) from there to N49°32'15.00", W123°06'14.00";
 (f) from there to N49°18'50.00", W123°01'44.09";

ABROGATION

47. Le présent règlement est abrogé à 23 h 59 min 59 s, heure normale du Pacifique, le 24 mars 2010. Le 24 mars 2010

ENTRÉE EN VIGUEUR

48. Le présent règlement entre en vigueur à 0 h 0 min 1 s, heure normale du Pacifique, le 29 janvier 2010. Le 29 janvier 2010

ANNEXE 1

(article 3, paragraphe 6(1), article 7 et paragraphes 36(1) et 42(1))

ZONES SPÉCIFIÉES

La zone 1 est délimitée par une ligne :

Zone 1

a) commençant au point par N.49°07'14,71", O.122°52'17,99";
 b) de là, jusqu'à un point par N.49°07'14,71", O.122°51'19,49";
 c) de là, jusqu'à un point par N.49°00'07,50", O.122°51'19,49";
 d) de là, suivant la frontière entre le Canada et les États-Unis, jusqu'à un point par N.49°00'07,50", O.123°19'54,97";
 e) de là, dans le sens horaire suivant l'arc d'un cercle de 13 milles de rayon centré à un point par N.49°11'42,00", O.123°10'55,00", le point de repère de l'aéroport international de Vancouver, jusqu'à un point par N.49°20'11,18", O.123°25'57,17";
 f) de là, jusqu'à un point par N.49°20'08,72", O.123°15'37,38";
 g) de là, jusqu'à un point par N.49°20'04,85", O.123°03'25,40";
 h) de là, jusqu'à un point par N.49°18'50,00", O.122°54'20,04";
 i) de là, dans le sens horaire suivant l'arc d'un cercle de 13 milles de rayon centré à un point par N.49°11'42,00", O.123°10'55,00", le point de repère de l'aéroport international de Vancouver, jusqu'à un point par N.49°07'14,71", O.122°52'17,99".

La zone 2 est délimité par une ligne :

Zone 2

a) commençant au point par N.49°47'41,00", O.123°19'44,00";
 b) de là, jusqu'à un point par N.49°56'25,41", O.123°18'02,26";
 c) de là, dans le sens anti-horaire suivant l'arc d'un cercle de 13 milles de rayon centré à un point par N.50°04'46,00", O.123°02'35,00" jusqu'à un point par N.49°51'51,39", O.123°00'19,16";
 d) de là, jusqu'à un point par N.49°41'30,00", O.123°00'00,00";
 e) de là, jusqu'à un point par N.49°32'15,00", O.123°06'14,00";

(g) from there to N49°20'04.85", W123°03'25.40";
 (h) from there to N49°20'10.99", W123°25'56.81";
 (i) from there to N49°34'06.00", W123°29'55.00"; and
 (j) from there to N49°47'41.00", W123°19'44.00".

f) de là, jusqu'à un point par N.49°18'50,00", O.123°01'44,09";
 g) de là, jusqu'à un point par N.49°20'04,85", O.123°03'25,40";
 h) de là, jusqu'à un point par N.49°20'10,99", O.123°25'56,81";
 i) de là, jusqu'à un point par N.49°34'06,00", O.123°29'55,00";
 j) de là, jusqu'à un point par N.49°47'41,00", O.123°19'44,00".

Area 3

Area 3 is bounded by a line
 (a) starting at N50°17'20.18", W122°57'28.01";
 (b) from there to N50°21'38.66", W122°49'50.81";
 (c) from there clockwise along the arc of a circle of 13 miles radius centred on N50°18'09.00", W122°44'16.00", the aerodrome reference point of Pemberton, to N50°14'33.29", W122°38'51.10";
 (d) from there to N50°10'30.93", W122°44'27.55"; and
 (e) from there clockwise along the arc of a circle of 13 miles radius centred on N50°04'46.00", W123°02'35.00" to N50°17'20.18", W122°57'28.01".

La zone 3 est délimitée par une ligne :
 a) commençant au point par N.50°17'20,18", O.122°57'28,01";
 b) de là, jusqu'à un point par N.50°21'38,66", O.122°49'50,81";
 c) de là, dans le sens horaire suivant l'arc d'un cercle de 13 milles de rayon centré à N.50°18'09,00", O.122°44'16,00", le point de repère de l'aérodrome de Pemberton, jusqu'à un point par N.50°14'33,29", O.122°38'51,10";
 d) de là, jusqu'à un point par N.50°10'30,93", O.122°44'27,55";
 e) de là, dans le sens horaire suivant l'arc d'un cercle de 13 milles de rayon centré à N.50°04'46,00", O.123°02'35,00" jusqu'à un point par N.50°17'20,18", O.122°57'28,01".

Zone 3

SCHEDULE 2
 (Section 4)

ANNEXE 2
 (article 4)

DESIGNATED AERODROMES

AÉRODROMES DÉSIGNÉS

Name	Location Indicator
Boundary Bay	CZBB
Ganges	CAX6
Langley Regional	CYNJ
Nanaimo Harbour	CAC8
Nanaimo Harbour (Departure Bay)	CAC8
Pemberton	CYPS
Pitt Meadows	CYPK
Port Hardy	CYZT
Powell River	CYPW
Squamish	CYSE
Vancouver Harbour	CYHC
Vancouver Harbour (Public) — heliport	CBC7
Vancouver International Airport — floatplane	CAM9
Victoria Harbour	CYWH
Victoria Harbour (Camel Point) — heliport	CBF7
Whistler (Municipal)	CBE9

Nom	Indicateur d'emplacement
Boundary Bay	CZBB
Ganges	CAX6
Langley Regional	CYNJ
Nanaimo Harbour	CAC8
Nanaimo Harbour (Departure Bay)	CAC8
Pemberton	CYPS
Pitt Meadows	CYPK
Port Hardy	CYZT
Powell River	CYPW
Squamish	CYSE
Vancouver Harbour	CYHC
Vancouver Harbour (Public) — heliport	CBC7
Vancouver / Aéroport international — hydravion	CAM9
Victoria Harbour	CYWH
Victoria Harbour (Camel Point) — heliport	CBF7
Whistler (Municipal)	CBE9

SCHEDULE 3
(Subsection 6(1))

AERODROMES WITH ADDITIONAL SCREENING
CHECKPOINTS

Name	Location Indicator
Abbotsford Airport	CYXX
Calgary International Airport	CYYC
Kelowna Airport	CYLW
Vancouver International Airport	CYVR
Victoria International Airport	CYYJ

ANNEXE 3
(paragraphe 6(1))

AÉRODROMES AYANT DES POINTS DE CONTRÔLE
SUPPLÉMENTAIRES

Nom	Indicateur d'emplacement
Abbotsford / Aéroport	CYXX
Calgary / Aéroport international	CYYC
Kelowna / Aéroport	CYLW
Vancouver / Aéroport international	CYVR
Victoria / Aéroport international	CYYJ

SCHEDULE 4
(Section 44)

DESIGNATED PROVISIONS

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Paragraph 5(a)		25,000
Paragraph 5(b)		25,000
Subsection 6(2)		25,000
Subsection 7(1)	5,000	25,000
Section 8	5,000	25,000
Section 9		25,000
Section 10	5,000	25,000
Paragraph 11(a)		25,000
Paragraph 11(b)	5,000	25,000
Section 12		25,000
Subsection 14(1)	5,000	25,000
Subsection 14(2)	5,000	25,000
Section 15	5,000	25,000
Section 16	5,000	25,000
Subsection 17(1)	5,000	25,000
Subsection 17(2)	5,000	25,000
Section 19		25,000
Section 20		25,000
Section 21		25,000
Subsection 25(1)	5,000	25,000
Section 26	5,000	25,000
Subsection 27(2)	5,000	25,000
Section 29	5,000	25,000
Section 30	5,000	25,000
Subsection 31(2)	5,000	
Subsection 33(1)	5,000	25,000
Subsection 33(2)	5,000	25,000
Subsection 34(1)	5,000	25,000
Subsection 34(2)	5,000	25,000
Subsection 35(1)	5,000	25,000
Subsection 35(2)	5,000	25,000
Subsection 35(3)	5,000	25,000
Subsection 37(1)	5,000	
Subsection 38(1)	5,000	
Subsection 40(2)	5,000	25,000
Subsection 40(3)	5,000	25,000
Section 41	5,000	25,000

ANNEXE 4
(article 44)

TEXTES DÉSIGNÉS

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Alinéa 5a)		25 000
Alinéa 5b)		25 000
Paragraphe 6(2)		25 000
Paragraphe 7(1)	5 000	25 000
Article 8	5 000	25 000
Article 9		25 000
Article 10	5 000	25 000
Alinéa 11a)		25 000
Alinéa 11b)	5 000	25 000
Article 12		25 000
Paragraphe 14(1)	5 000	25 000
Paragraphe 14(2)	5 000	25 000
Article 15	5 000	25 000
Article 16	5 000	25 000
Paragraphe 17(1)	5 000	25 000
Paragraphe 17(2)	5 000	25 000
Article 19		25 000
Article 20		25 000
Article 21		25 000
Paragraphe 25(1)	5 000	25 000
Article 26	5 000	25 000
Paragraphe 27(2)	5 000	25 000
Article 29	5 000	25 000
Article 30	5 000	25 000
Paragraphe 31(2)	5 000	
Paragraphe 33(1)	5 000	25 000
Paragraphe 33(2)	5 000	25 000
Paragraphe 34(1)	5 000	25 000
Paragraphe 34(2)	5 000	25 000
Paragraphe 35(1)	5 000	25 000
Paragraphe 35(2)	5 000	25 000
Paragraphe 35(3)	5 000	25 000
Paragraphe 37(1)	5 000	
Paragraphe 38(1)	5 000	
Paragraphe 40(2)	5 000	25 000
Paragraphe 40(3)	5 000	25 000
Article 41	5 000	25 000

SCHEDULE 4 — *Continued*
(Section 44)

ANNEXE 4 (*suite*)
(article 44)

DESIGNATED PROVISIONS — *Continued*

TEXTES DÉSIGNÉS (*suite*)

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Subsection 42(3)	5,000	25,000
Subsection 43(1)		25,000
Subsection 43(2)		25,000
Subsection 43(3)		25,000

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 42(3)	5 000	25 000
Paragraphe 43(1)		25 000
Paragraphe 43(2)		25 000
Paragraphe 43(3)		25 000

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(This statement is not part of the Regulations.)

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Executive summary

Résumé

Issue: Temporary aviation security regulations are required to support the 2010 Olympic and Paralympic Games (the 2010 Games). Specifically, a regulatory regime is necessary to ensure non-emergency air operators wishing to operate in restricted airspace from January 29 through March 24, 2010, inclusively, can do so by meeting security standards required by the Royal Canadian Mounted Police (RCMP). Without meeting these requirements, smaller commercial and private aircraft — to which most aviation security regulations do not apply — would not be permitted to fly into, out of or through restricted airspace.

Description: To facilitate the continued movement of air traffic during the 2010 Games, Transport Canada is implementing a suite of temporary security requirements for smaller air operations flying to and from aerodromes located in areas around Vancouver, Whistler and a corridor in between.

The *Vancouver 2010 Aviation Security Regulations* (the Regulations) will temporarily require the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) to screen persons and goods at additional aerodromes in British Columbia; require the post-screening segregation of passengers and goods destined for an aircraft; require aircraft searches; and expand firearms and explosives restrictions to operators of non-commercial (corporate and private) aircraft and to operators of aerodromes that do not already serve air carriers. The Regulations apply in addition to existing statutory and regulatory requirements, and no provision applies in lieu of existing regulatory requirements unless the provision expressly states so. The *Canadian Aviation Security Regulations* prohibitions respecting the carriage and transport of firearms and explosives that currently apply to persons at certain aerodromes and on board commercial

Question : Il est nécessaire d'établir un règlement provisoire sur la sûreté aérienne à l'appui des Jeux olympiques et paralympiques de 2010 (les Jeux de 2010). Plus précisément, il faut établir un régime de réglementation pour veiller à ce que les activités aériennes ne présentant pas de caractère urgent puissent se poursuivre dans l'espace aérien réglementé du 29 janvier au 24 mars 2010, inclusivement, dans la mesure où ces activités respectent les normes de sûreté imposées par la Gendarmerie royale du Canada (GRC). S'ils ne respectent pas ces exigences, les petits aéronefs commerciaux et privés, auxquels la majorité des règlements sur la sûreté aérienne ne s'applique pas, ne seront pas autorisés à pénétrer dans l'espace aérien réglementé, à le traverser ou à en sortir.

Description : Pour favoriser le maintien de la circulation aérienne durant les Jeux de 2010, Transports Canada met en place un ensemble d'exigences provisoires en matière de sûreté visant les activités des petits exploitants aériens qui effectuent des vols à destination et en provenance d'aérodromes situés aux alentours de Vancouver, de Whistler et dans le corridor aérien les reliant.

Le *Règlement sur la sûreté aérienne — Vancouver 2010* (le Règlement) va exiger provisoirement que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) effectue le contrôle des personnes et des biens à des aérodromes supplémentaires en Colombie-Britannique; exiger la séparation des passagers et des biens qui ont fait l'objet d'un contrôle, qui vont être transportés par aéronef, de ceux qui n'en ont pas fait l'objet; exiger la fouille d'aéronefs; étendre la portée des restrictions visant les armes à feu et les explosifs aux exploitants d'aéronefs non commerciaux (aéronefs d'affaires et aéronefs privés) et aux aérodromes qui ne desservent pas déjà des transporteurs aériens. Le Règlement s'ajoute aux exigences législatives et réglementaires en place, et ses dispositions ne remplacent pas les exigences réglementaires existantes à moins qu'elles ne le prévoient expressément. Les interdictions

aircraft are duplicated in these Regulations in respect of persons at the temporarily designated aerodromes and on board non-commercial aircraft. With the application of the Regulations, air operations that would otherwise be banned from restricted airspace will be permitted to continue to operate.

Cost-benefit statement: Due to the short duration of the Regulations, the limited scope of their application and the absence of data from comparable events from which to extrapolate information, it is not feasible to make a quantitative cost-benefit analysis (CBA). However, a qualitative CBA is possible. The creation of the Regulations allows a range of aviation traffic to continue operating while recognizing and addressing the need for additional aviation security during the 2010 Games. The Regulations also illustrate Canada's commitment to the well-being of its citizens, the security of its critical infrastructure, and the nation's capacity to mitigate inherent risks associated with high-profile international events.

Business and consumer impacts: Up to 100 flights per day operated by some 20 carriers and carrying approximately 1 000 to 4 000 passengers per day may be affected by implementation of this regulatory project. The scope of the Regulations is limited to operations by helicopters, float planes, charters, commuters and air taxis, corporate and privately owned aircraft and a select number of small, regional airlines. As a result, operators and passengers of these aircraft may encounter flight delays. Some aircraft may also need to be rerouted to specific airports for screening before gaining access to the restricted airspace. Passengers on affected flights from new designated airports will not pay the Air Travellers Security Charge, as costs associated with enhancing 2010 Games-related aviation security are already captured in a broad Government of Canada commitment to staffing, training, infrastructure and logistics coordination.

Domestic and international coordination and cooperation: More than 100 agencies of the Government of Canada are engaged in preparation and support for the 2010 Games. Three years of RCMP-led interagency planning among domestic security partners and select U.S. authorities have identified the need to address threat scenarios tied to aviation. These threat scenarios include the use of aircraft as a weapon and the use of aircraft as a conveyance for Improvised Explosive Devices (IEDs).

The successful implementation of these aviation security requirements represents a portion of the RCMP's national security plan to prevent lives being lost to terrorism or other acts of unlawful interference with aviation. Overall, Canada's suite of aviation and national security mitigations support the continuation of \$1.5 billion a day in trade across the Canada-U.S.

du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* relatives au transport d'armes à feu et d'explosifs, qui s'appliquent actuellement aux personnes à certains aérodromes et à bord des aéronefs commerciaux, sont reproduites textuellement dans le *Règlement* pour s'appliquer aux personnes aux aérodromes qui y sont désignés et à bord des aéronefs non commerciaux. Grâce à l'application du *Règlement*, des activités aériennes qui autrement seraient interdites dans l'espace aérien réglementé pourront se poursuivre.

Énoncé des coûts et avantages : En raison de la courte période durant laquelle le *Règlement* sera en vigueur, de sa portée limitée et de l'absence de données provenant d'événements comparables à partir desquels on pourrait extrapoler des renseignements, il n'est pas possible de réaliser une analyse coûts-avantages quantitative. Cependant, il est possible de faire une analyse qualitative. Le *Règlement* permet à l'ensemble du trafic aérien de poursuivre ses activités tout en tenant compte de la nécessité d'appliquer des mesures de sûreté aérienne supplémentaires durant les Jeux de 2010. Le *Règlement* démontre également l'engagement du Canada à l'égard du bien-être de ses citoyens, de la sûreté de son infrastructure essentielle et de la capacité du pays d'atténuer les risques inhérents à la tenue d'événements majeurs.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : La mise en œuvre du *Règlement* pourrait toucher jusqu'à 100 vols quotidiens exploités par quelque 20 transporteurs (environ 1 000 à 4 000 passagers par jour). Le *Règlement* vise uniquement les activités d'hélicoptères, d'hydravions, d'aéronefs affrétés, d'aéronefs de transport régional et de taxis aériens, d'aéronefs d'affaires et d'aéronefs privés et d'un certain nombre de petites compagnies aériennes régionales. Les passagers et les exploitants de ces aéronefs pourraient donc voir leurs vols retardés. Il est possible que l'on doive dérouter des aéronefs vers des aéroports à des fins de contrôle avant qu'ils ne puissent avoir accès à l'espace aérien réglementé. Les passagers des vols touchés à partir des nouveaux aéroports désignés n'auront pas à payer le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, étant donné que les coûts associés au rehaussement de la sûreté aérienne associée aux Jeux de 2010 sont déjà prévus dans les fonds engagés globalement par le gouvernement du Canada au chapitre de la dotation, de la formation, de l'infrastructure et de la coordination logistique.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Plus de 100 organismes du gouvernement du Canada participent aux préparatifs et à l'appui des Jeux de 2010. La GRC a dirigé des travaux de planification interorganismes pendant une période de trois ans. Les travaux menés en collaboration avec divers partenaires canadiens en matière de sûreté et certaines administrations des États-Unis ont permis de déterminer qu'il fallait se pencher sur divers scénarios de menaces contre l'aviation. Ces scénarios de menaces comprennent l'utilisation d'aéronefs comme armes et comme moyen pour transporter des engins explosifs improvisés (EEI).

La mise en œuvre de ces exigences en matière de sûreté aérienne constituera une partie du plan de sécurité nationale de la GRC visant à prévenir les pertes de vies résultant d'actes de terrorisme ou d'autres atteintes illicites contre l'aviation. Dans l'ensemble, la série de mesures de sûreté aérienne et de sécurité nationale prises par le Canada appuie le maintien des

border and more than 1 200 daily flights between Canada and its largest trading partner.

échanges commerciaux d'une valeur de 1,5 milliard de dollars par jour entre le Canada et les États-Unis et le maintien de plus de 1 200 vols quotidiens entre le Canada et son plus important partenaire commercial.

Issue

The RCMP, as the federally mandated agency to lead security planning for the 2010 Games, formed the Vancouver 2010 Integrated Security Unit (V2010 ISU) in 2003, uniting police, military, and security agencies under a broad mandate to secure the 2010 Games.

The RCMP's overall security posture takes into consideration assessments of the threat environment, international best practices, lessons learned from previous Games, observations at the Beijing and Salt Lake Olympics and comparable major, international events.

There have been three years of RCMP-led interagency planning among aviation security partners. The RCMP's domestic partners are Transport Canada (TC), Department of National Defence (DND), North American Aerospace Defence Command (NORAD), Canada Border Services Agency (CBSA), NAV Canada and the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA). American authorities have also been engaged, namely the Federal Aviation Administration (FAA) and the Transportation Security Administration (TSA).

The V2010 ISU identified three groups of threat scenarios tied to aircraft. There were 1) use of aircraft as a weapon; 2) use of Improvised Explosive Devices (IEDs) against passengers at Vancouver International Airport or aboard aircraft bound for greater Vancouver; and 3) use of aircraft for suicide attacks mounted against 2010 Games venues.

Transport Canada is the sole agency with the statutory authority to regulate safety and security requirements for civil aviation, both commercial and private, operating to, from and within Canada. Transport Canada alone has the ability to recommend to the Governor in Council to create temporary regulations designed to address and mitigate the threat scenarios identified by the RCMP.

Objectives

Most existing aviation security regulations do not apply to operators of non-commercial aircraft and the smaller aerodromes from which they operate. Many of these operators will be flying in what will be restricted airspace during the duration of the 2010 Games. The Regulations are considered necessary to address specific concerns identified by the RCMP with these aircraft operating in restricted airspace above the areas around Vancouver, Whistler and the corridor linking them that are specified in Schedule 1 to the Regulations (the Specified Areas) for the duration of the 2010 Games period, January 29 through March 24, 2010, inclusively.

The objective of the Regulations is to prevent acts of unlawful interference with aviation that could affect the 2010 Games. They do so through the use of security controls, including screening of

Question

La GRC, en tant qu'organisme mandaté par le gouvernement fédéral pour diriger les travaux de planification de la sûreté en vue des Jeux de 2010, a mis sur pied le Groupe intégré de la sécurité pour Vancouver 2010 (GIS V2010) en 2003. Ce groupe réunit des corps policiers, des organismes militaires et des agences de sécurité et a pour objectif d'assurer la sûreté des Jeux de 2010.

L'approche globale de la sûreté de la GRC est fondée sur les évaluations du contexte de menace, les meilleures pratiques internationales, les leçons tirées des Jeux olympiques précédents et les observations faites durant les Jeux olympiques de Pékin et de Salt Lake City et durant des événements internationaux importants et comparables.

Les travaux de planification menés par la GRC avec divers partenaires du domaine de la sûreté aérienne ont été étalés sur trois ans. Voici les partenaires canadiens de la GRC : Transports Canada (TC), le ministère de la Défense nationale (MDN), le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), NAV CANADA et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA). Des administrations américaines ont aussi participé à ces travaux, notamment la Federal Aviation Administration (FAA) et la Transportation Security Administration (TSA).

Le GIS V2010 a déterminé qu'il fallait se pencher sur trois catégories de scénarios de menaces contre l'aviation : 1) l'utilisation d'aéronefs comme armes; 2) l'utilisation d'engins explosifs improvisés (EEI) contre les passagers à l'aéroport international de Vancouver ou à bord d'aéronefs à destination du Grand Vancouver; 3) l'utilisation d'aéronefs pour mener des attentats suicide contre les installations des Jeux de 2010.

Transports Canada est le seul organisme disposant du pouvoir légal de réglementer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, soit les aéronefs commerciaux et privés en partance, à destination ou au sein du Canada. En outre, seul Transports Canada peut recommander au gouverneur en conseil de prendre un règlement provisoire pour tenir compte des scénarios de menaces déterminés par la GRC et les atténuer.

Objectifs

La plupart des règlements actuels en matière de sûreté aérienne ne s'appliquent pas aux exploitants d'aéronefs non commerciaux et aux petits aérodromes à partir desquels ils exercent leurs activités. Bon nombre de ces exploitants effectueront des vols dans l'espace aérien réglementé pendant la durée des Jeux de 2010. Le Règlement est jugé nécessaire pour régler certaines préoccupations déterminées par la GRC relativement aux aéronefs exploités dans l'espace aérien au-dessus des zones entourant Vancouver, Whistler et le corridor les reliant qui sont précisées à l'annexe 1 du Règlement (les « zones spécifiées ») pendant la durée des Jeux de 2010 allant du 29 janvier au 24 mars 2010 inclusivement.

Le Règlement vise à prévenir les atteintes illicites contre le transport aérien qui pourraient avoir un effet sur les Jeux de 2010. La prévention se fait au moyen de contrôles de sûreté, notamment

persons and goods and aircraft searches, on smaller aircraft such as helicopters, corporate aircraft, cargo aircraft, floatplanes, air taxis, small commuter aircraft, private charter and general aviation aircraft that may not otherwise be subject to these security requirements.

Description

To facilitate the continued movement of this air traffic, Transport Canada is mitigating risks identified by the V2010 ISU by implementing temporary security requirements for these smaller air operators seeking to fly to and from aerodromes located in the Specified Areas during the 2010 Games.

The Regulations are necessary to

- Temporarily require CATSA to screen persons and goods at additional aerodromes in British Columbia;
- Temporarily expand CATSA's mandate at airports where CATSA currently screens persons and goods by allowing — and, in some cases, requiring — CATSA to set up additional passenger screening checkpoints at parts of those airports where there are no passenger screening checkpoints (e.g. the general aviation area of Victoria International Airport);
- Require the post-screening segregation of passengers, belongings and other goods placed on board an aircraft;
- Require aircraft searches; and
- Expand the prohibitions respecting the carriage and transport of firearms and explosives on board non-commercial (corporate and private) aircraft and at aerodromes operated by operators that do not serve air carriers.

Security-sensitive requirements containing more details and procedures will be placed in confidential security measures and disclosed only to authorized persons.

Access to the Specified Areas will be controlled from airfield, helipad and floatplane operations within the Specified Areas, and from certain identified airports located outside the Specified Areas which will serve to receive and screen flights so that they may receive authorization to enter the specified areas.

Specific affected parties are those segments of the air transportation industry (e.g. fixed-wing commuter air services and helicopters) that are not currently screened, including passengers onboard these flights, the employees servicing them, and the aircraft crews.

Aerodromes affected (see **Annex 1**) are the small airports, heliports, and float bases that will host temporary screening services for the duration of the 2010 Games period. Other airports will have additional screening checkpoints to screen traffic located away from the main air terminal buildings.

The Regulations do not establish temporary CATSA screening facilities at all air operations and aerodromes currently offering service directly to sites in the vicinity of Vancouver and Whistler. Instead, flights from these small-volume aerodromes will be rerouted to obtain screening services at “portal” airports prior to

le contrôle des personnes et des biens et des fouilles d'aéronefs, et ce, pour de petits aéronefs comme les hélicoptères, les aéronefs d'affaires, les avions cargo, les hydravions, les taxis aériens, les petits aéronefs de transport régional, les aéronefs privés et les aéronefs de l'aviation générale qui autrement pourraient ne pas être assujettis à ces exigences de sûreté.

Description

Pour favoriser le maintien de la circulation aérienne, Transports Canada entend atténuer les risques déterminés par GIS V2010 en mettant en place un ensemble d'exigences provisoires en matière de sûreté visant ces petits exploitants qui souhaitent effectuer des vols à destination ou à partir des aérodromes situés dans les zones spécifiées durant les Jeux de 2010.

Le Règlement est nécessaire afin :

- d'exiger provisoirement que l'ACSTA effectue le contrôle des personnes et des biens à des aérodromes supplémentaires en Colombie-Britannique;
- d'élargir provisoirement la mission de l'ACSTA aux aérodromes où elle effectue déjà le contrôle des personnes et des biens en l'autorisant — et, dans certains cas, en l'exigeant — à mettre en place des points de contrôle supplémentaires aux parties de ces aéroports où il n'y en a pas (par exemple le secteur de l'aviation générale à l'aéroport de Victoria);
- d'exiger la séparation des passagers, des effets personnels et d'autres biens qui ont fait l'objet d'un contrôle qui doivent être transportés par aéronef de ceux qui n'en ont pas fait l'objet;
- d'exiger des fouilles d'aéronefs;
- d'élargir la portée des interdictions visant la possession et le transport d'armes à feu et d'explosifs à bord d'aéronefs non-commerciaux (aéronefs d'affaires et aéronefs privés) et aux aérodromes qui ne desservent pas de transporteurs aériens.

Des exigences de nature délicate pour la sûreté comportant plus de détails et de procédures seront énoncées dans des mesures de sûreté confidentielles et seront divulguées uniquement aux personnes autorisées.

L'accès aux zones spécifiées sera contrôlé à partir des terrains d'aviation, des hélistructures et des bases d'hydravions à l'intérieur des zones spécifiées, et à partir de certains aéroports situés à l'extérieur des zones spécifiées qui serviront à accueillir et à contrôler les vols en vue de les autoriser à pénétrer dans les zones spécifiées.

Les parties directement touchées sont les segments de l'industrie du transport aérien (c'est-à-dire les services de transport régional utilisant des aéronefs à voilure fixe et les hélicoptères) qui, à l'heure actuelle, ne font pas l'objet de contrôles, y compris les passagers de ces vols, les employés qui effectuent la maintenance de ces aéronefs et les membres d'équipage.

Les aérodromes touchés (**voir l'annexe 1**) sont les petits aéroports, les héliports et les bases d'hydravions qui disposeront temporairement de services de contrôle pendant la durée des Jeux de 2010. Dans d'autres aéroports, on ajoutera des points de contrôle supplémentaires pour effectuer des contrôles relatifs au trafic se trouvant à l'écart de l'aérogare principale.

Le Règlement ne prévoit pas la mise en place d'installations de contrôle temporaires de l'ACSTA à tous les emplacements d'exploitation aérienne et à tous les aérodromes qui offrent actuellement des services directs à destination d'emplacements situés dans les environs de Vancouver et de Whistler. Les vols

entering restricted airspace. These portal airports (e.g. Abbotsford and Victoria) will serve as the primary re-direction points for affected aircraft seeking permission to enter the specified areas.

Under the Regulations, CATSA will establish temporary screening operations at 21 new sites (see **Annexes 1 and 2**) spanning the Lower Mainland, Vancouver Island, Northern British Columbia and Calgary from January 29 until March 3, 2010 inclusively.

Regulatory and non-regulatory options considered

Non-regulatory options were not considered, given the results of RCMP-led threat assessments and the underlying premise for the creation of the Specified Areas. All commercial and private aircraft seeking to enter restricted airspace must first be screened to mitigate potential use of aircraft in terrorist attacks and other threats to civil aviation. Emergency services and medevac flights will be exempt.

In the absence of the temporary aviation security regime, implemented through the Regulations, certain passengers and goods would be unable to fly throughout the period of the 2010 Games, which could significantly affect the livelihood of small commercial operators such as floatplanes, air taxis, small charter operations and helicopters. Charter and corporate aircraft would also be prohibited from flying into Greater Vancouver, potentially damaging Canada's reputation as a business-friendly destination and negatively impact future tourism and investment potential.

The Regulations were designed to achieve an appropriate level of aviation security and maintain air operations in a manner that does not detract from the positive and high profile nature of the 2010 Games. The creation of the Specified Areas with the associated security requirements is considered an innovative and adaptive approach to permit aviation operations that would otherwise be suspended during the Games.

It is important to note, however, that these Regulations apply in addition to existing statutory and regulatory requirements, such as the *Canadian Aviation Security Regulations* and associated security measures. No provision of these Regulations applies in lieu of existing regulatory requirements unless the provision expressly states so.

Benefits and costs

These Regulations complement airspace restrictions and provide security for air operators that would otherwise be prohibited from entering or operating in the Specified Areas.

Costs to affected parties

All flights flying to or from aerodromes located in the Specified Areas will be subject to screening requirements for crew members, persons and goods. Entities highly affected by the Regulations include segments of the air transportation industry other than the typically larger, commercial passenger-carrying

provenant de ces petits aérodromes à faible volume seront plutôt dérivés vers des « aéroports portails » pour obtenir des services de contrôle avant de pénétrer dans l'espace aérien réglementé. Ces aéroports portails (c'est-à-dire Abbotsford et Victoria) serviront de principaux points de réacheminement pour les aéronefs touchés demandant l'autorisation de pénétrer dans les zones spécifiées.

En vertu du Règlement, l'ACSTA établira des installations de contrôle temporaires à 21 nouveaux emplacements (**voir les annexes 1 et 2**) répartis dans la région du Lower Mainland, sur l'île de Vancouver, dans le nord de la Colombie-Britannique et jusqu'à Calgary du 29 janvier au 3 mars 2010 inclusivement.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Des options non réglementaires n'ont pas été envisagées, étant donné les résultats des évaluations de la menace menées par la GRC et la prémisse sous-tendant la création des zones spécifiées. Tous les aéronefs commerciaux et privés qui veulent pénétrer dans l'espace aérien réglementé devront d'abord faire l'objet d'un contrôle afin d'atténuer les risques liés à l'utilisation éventuelle d'aéronefs pour mener des attentats terroristes et toutes autres menaces contre l'aviation civile. Le Règlement ne s'applique pas aux vols de services d'urgence et aux vols d'évacuation sanitaire.

Si un régime temporaire de sûreté aérienne n'est pas mis en œuvre par voie de règlement, des passagers et des biens pourraient ne pas être transportés par voie aérienne pendant la période des Jeux de 2010, ce qui pourrait nuire considérablement à la subsistance des petits exploitants commerciaux (par exemple hydravions, avions-taxis, petits exploitants de vols affrétés, hélicoptères). Les aéronefs affrétés et les aéronefs d'affaires ne pourraient pas se rendre dans la région du Grand Vancouver, ce qui pourrait entacher la réputation du Canada en tant que destination propice aux affaires et entraîner des répercussions négatives sur le tourisme et les investissements.

Le Règlement a été conçu de manière à établir un niveau approprié de sûreté aérienne et à maintenir les activités aériennes sans nuire à l'ambiance positive et à l'envergure des Jeux de 2010. La création des zones spécifiées et des exigences connexes en matière de sûreté est considérée comme étant une approche innovatrice et adaptée qui permettra la poursuite d'activités aériennes qui autrement auraient été suspendues pendant la durée des Jeux.

À noter que le Règlement s'ajoute aux exigences législatives et réglementaires en place, comme le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* et ses mesures de sûreté connexes. Les dispositions du Règlement ne remplacent pas les exigences réglementaires existantes à moins qu'elles ne le prévoient expressément.

Avantages et coûts

Le présent règlement complète les restrictions à l'espace aérien et garantit la sûreté des activités des exploitants aériens qui autrement ne seraient pas autorisés à faire pénétrer leurs aéronefs dans les zones spécifiées ou à y effectuer des vols.

Coûts pour les parties touchées

Les passagers, les membres d'équipage et les biens se trouvant à bord d'aéronefs qui effectuent des vols à destination ou à partir d'aérodrome situés dans les zones spécifiées seront assujettis à des contrôles. Les entités les plus touchées par le Règlement sont des segments de l'industrie du transport aérien autres que les

operations that are already screened. Specifically, this includes operators of floatplanes, helicopters, small commuter aircraft and air taxis, corporate and privately owned aircraft, and training flights.

Passengers on these flights, the employees servicing the aircraft and air crews will also be significantly affected by the Regulations. Affected sites include general aviation facilities, heliports, float bases and other smaller, regional aerodromes that host temporary screening operations. Some airports with existing screening checkpoints will have additional checkpoints established to screen aircraft departing from areas located away from air terminal buildings. **(See Annex 1.)**

In addition, some air operators from specific aerodromes are currently flying directly to sites in the vicinity of Vancouver and Whistler at which temporary screening facilities are not located. As a result, traffic that normally flies directly to Vancouver from these aerodromes will first be re-routed to obtain screening services elsewhere at an aerodrome to CATSA screening facilities before they can enter the Specified Areas. **(See Annex 2.)**

Affected air operators and passengers can expect flight delays and longer flight times in order to fly to airports where screening facilities are located. Floatplane operators, helicopter companies, small regional carriers and others may incur additional ground handling, landing or airport fees.

Given the increased air traffic expected as a result of the 2010 Games and the involvement of numerous Government of Canada departments, agencies and crown corporations, the list of parties affected by the Regulations is extensive.

While more than 100 federal agencies, departments and crown corporations are involved in the 2010 Games, three departments and their agencies and one crown corporation are principally engaged in ensuring transportation of aircraft into, around and out of the Specified Areas. These are Transport Canada, Public Safety (RCMP and CBSA), CATSA, and DND. For these entities, creating and implementing an appropriate aviation security regime involves significant staffing, planning, training, equipment, accommodation and resource allocation costs.

It is expected that the Regulations will impact primarily aircraft of less than 50 seats. However, the majority of aircraft affected will likely have a capacity of less than 10 seats and be operated by small regional airlines, float plane operators, helicopter companies and charter providers. These affected operators typically offer flights to smaller or private aerodromes where CATSA does not provide screening services.

Flight schools will also be highly impacted, given restrictions on their operations and the potential for temporarily reduced

grandes installations d'aéronefs commerciaux à passagers qui font déjà l'objet de contrôles. Précisément, cela comprend les exploitants d'hydravions, d'hélicoptères, de petits aéronefs de transport régional, de taxis aériens, d'aéronefs commerciaux et d'aéronefs privés et de vols de formation.

Les passagers à bord de ces aéronefs, les employés qui en font la maintenance, et les équipages de ces aéronefs seront également très touchés par le Règlement. Les sites touchés sont les suivants : les installations de l'aviation générale, les héliports, les bases d'hydravions et d'autres petits aérodromes régionaux qui offrent temporairement des opérations de contrôle. Des postes de contrôle supplémentaires seront ajoutés dans certains aéroports disposant déjà de points de contrôle afin d'effectuer le contrôle des aéronefs décollant d'endroits situés à l'écart des principales installations de l'aérogare. **(Voir l'annexe 1.)**

En outre, à l'heure actuelle, les aéronefs d'exploitants de services de transport aérien de certains aéroports se rendent directement à des emplacements aux environs de Vancouver et Whistler, où aucune installation de contrôle temporaire n'est offerte. Par conséquent, la circulation aérienne qui normalement se rend directement à Vancouver à partir de ces aérodromes sera la première à être déournée pour obtenir des services de contrôle ailleurs, dans un aérodrome où des installations de contrôle de l'ACSTA sont présentes, avant de pouvoir pénétrer dans les zones spécifiées. **(Voir l'annexe 2.)**

Les exploitants de services de transport aérien touchés et leurs passagers peuvent s'attendre à des retards et à des temps de vols plus longs à destination des aéroports où les installations de contrôle sont situées. Il est possible que les exploitants d'hydravions, les compagnies d'hélicoptères, les petits transporteurs régionaux et d'autres parties aient à payer des frais de manutention au sol, des redevances d'atterrissage ou des droits aéroportuaires additionnels.

Étant donné l'augmentation prévue de la circulation aérienne en raison de la tenue des Jeux de 2010 et la participation d'un grand nombre de ministères et d'organismes du gouvernement du Canada, et de sociétés d'État, la liste des parties touchées par le Règlement est longue.

Plus d'une centaine d'organismes et ministères fédéraux et de sociétés d'État participent à l'organisation des Jeux de 2010. Toutefois, trois ministères et organismes et une société d'État s'occupent particulièrement du transport aérien à l'intérieur, autour et à l'extérieur des zones spécifiées, notamment : Transports Canada, Sécurité publique (GRC et ASFC), ACTSA et MDN. Dans le cas de ces entités, l'établissement et la mise en œuvre d'un régime de sûreté approprié pour le transport aérien entraîne des coûts considérables en matière de dotation, de planification, de formation, d'équipement, d'hébergement et d'affectation de ressources.

Le Règlement devrait toucher principalement les aéronefs transportant moins de 50 passagers. Cependant, dans la plupart des cas, les aéronefs touchés auront probablement une capacité de moins de 10 passagers et seront exploités par des petites compagnies aériennes régionales, des exploitants d'hydravions, des compagnies d'hélicoptères et des fournisseurs de vols nolisés. Généralement, ces exploitants offrent des vols à de petits aérodromes ou à des aérodromes privés où l'ACSTA ne fournit pas de services de contrôle.

Les écoles de pilotage seront également très touchées, étant donné les restrictions concernant leurs activités et la réduction

revenue streams. Airspace restrictions will not permit solo flights within the specified areas.

Operators of corporate aircraft (some of whom fly the same type of large aircraft used by major commercial carriers) may also be affected by flight delays, longer flight times to portal airports and additional ground-handling, landing or airport fees.

Costs: Identification and description

The number of impacted flights has been estimated at 100-plus flights per day operated by some twenty operators. The number of impacted passengers is estimated at approximately 1 000 to 4 000 passengers per day. The affected aircraft are generally smaller in size than those used by major carriers.

The majority of the restrictions themselves would only be in place for 34 days, which limits the economic impact on communities, industry and the travelling public.

The smaller operators (e.g. Pacific Coastal Airlines) that are subject to the Regulations can expect delays at aerodromes, longer flight times, additional aircraft cycles, and reductions in operational efficiency and equipment utilization. The same costs would be incurred by affected operators of helicopters, float planes, charters, commuters and air taxis and corporate and privately owned aircraft. Aerodrome and air operator employees will also need to be trained to carry out their security responsibilities under the Regulations. In addition, re-routing to airports where screening is available prior to entering restricted airspace could result in additional ground handling and landing fees for aircraft operators.

Aerodromes at which CATSA will conduct additional temporary screening may need to dedicate space and resources to create checkpoints, passenger waiting areas and other facilities in support of the Regulations. Depending on the facility, costs could include the provision of space and utilities, such as electricity, for screening equipment and their operation; infrastructure or staff to keep passenger and goods that have been screened segregated and protected from unauthorized access; logistical and coordination costs; and potential additional staffing and overtime costs.

Passengers on previously unscreened flights may be affected by potential delays and longer travel times between Vancouver and nearby locations. Increased operating costs may be passed on to passengers and to persons shipping goods.

Through the participation of 100-plus agencies, the Government of Canada has already made and will continue to make significant commitments to staffing, training, infrastructure and logistics coordination for the 2010 Games.

In particular, costs associated with infrastructure, equipment, operations, accommodation, travel, overtime, resource reallocation, inspection and oversight of the Regulations will be incurred

éventuelle de leur chiffre d'affaires. Les restrictions de l'espace aérien ne permettront pas les vols en solo dans les limites des zones spécifiées.

Les exploitants d'avions d'affaires (dont certains disposent de gros aéronefs de même type utilisé par les grands transporteurs aériens commerciaux) pourraient également être touchés : vols retardés, temps de vol plus longs à destination des aéroports « portails », frais de manutention au sol, redevances d'atterrissage ou droits aéroportuaires supplémentaires.

Coûts : détermination et description

Le nombre de vols touchés a été estimé à plus de 100 par jour exploités par une vingtaine d'exploitants. Le nombre de passagers touchés est estimé à environ 1 000 à 4 000 par jour. Les aéronefs concernés sont généralement de plus petite taille que ceux utilisés par les grands transporteurs.

La majorité des restrictions seront en place pendant 34 jours seulement, ce qui limitera les répercussions économiques sur les collectivités, l'industrie et les voyageurs.

Les petits exploitants (par exemple Pacific Coastal Airlines) qui sont assujettis au Règlement peuvent s'attendre à des retards aux aéroports, à des temps de vol plus longs, à des cycles d'aéronef supplémentaires et à des réductions de l'efficacité opérationnelle et de l'utilisation de l'équipement. Les mêmes coûts seront engagés par les exploitants d'hélicoptères, d'hydravions, de vols affrétés, de navettes, de taxis aériens, d'aéronefs d'affaires et d'aéronefs privés concernés. Les employés d'aéroports et d'exploitants aériens devront également être formés afin d'assumer leurs responsabilités de sûreté en vertu du Règlement. De plus, le réacheminement vers les aéroports où des services de contrôle sont disponibles avant de pénétrer dans l'espace aérien réglementé pourrait entraîner des frais de manutention au sol et des redevances d'atterrissage supplémentaires pour les exploitants d'aéronefs.

Les aéroports où l'ACSTA effectuera provisoirement des contrôles supplémentaires pourraient avoir besoin d'espaces et de ressources réservées à cette fin pour créer des points de contrôle, des aires d'attente pour les passagers et d'autres installations à l'appui du Règlement. Selon l'installation, les coûts pourraient inclure la fourniture de locaux et de services publics, comme l'électricité, pour l'équipement de contrôle et son exploitation; l'infrastructure ou le personnel nécessaire afin de veiller à ce que les passagers ou les biens qui ont fait l'objet d'un contrôle soient séparés des personnes et des biens qui n'en ont pas fait l'objet et à ce qu'ils soient protégés contre tout accès non autorisé; les coûts liés à la logistique et à la coordination; les coûts supplémentaires relatifs à la dotation et au temps supplémentaire.

Les passagers des vols qui n'ont pas fait l'objet d'un contrôle au préalable pourraient connaître des retards et devoir anticiper des temps de vol plus longs entre Vancouver et les destinations avoisinantes. Les passagers et les expéditeurs de fret pourraient devoir absorber des coûts d'exploitation accrus.

Grâce à la participation de plus de 100 organismes, le gouvernement du Canada a déjà pris des engagements importants, et continuera de le faire, pour ce qui est de la dotation, de la formation, de l'infrastructure et de la coordination logistique pour les Jeux de 2010.

En particulier, les coûts associés à l'infrastructure, à l'équipement, aux opérations, à l'hébergement, aux voyages, au temps supplémentaire, à la réaffectation des ressources, à l'inspection et

by the Government of Canada to support the implementation of the aviation security Regulations. Affected partners include Transport Canada, Public Safety (RCMP and CBSA), CATSA and DND.

The Government of Canada has allocated \$18 million to CATSA to fund training, wages, accommodation, transportation and infrastructure costs tied to this initiative.

Benefits: Identification and description

The Regulations have been designed so that the aviation industry can continue to operate, and the travelling public continues to have access to the Greater Vancouver and Whistler areas during the 2010 Games. This has been accomplished in a way that not only enhances security, but also illustrates the priority the Government of Canada places on preserving the well-being of its citizens and securing its critical infrastructure.

The visibility and effectiveness of this plan demonstrates to G8 partners and the broader international community, such as the International Civil Aviation Organization (ICAO), the depth of Canada's commitment and capacity to successfully mitigate the inherent risks often associated with major events.

The successful implementation of Canada's 2010 Games aviation security regime mitigates the risk of lives being lost to terrorism or other unlawful interference with aviation — and, by doing so, ensures the continuation of \$1.5 billion a day in trade across the Canada-U.S. border and more than 1 200 daily flights between Canada and its largest trading partner.

In addition, the creation of a 2010 Games-specific aviation security regime leaves CATSA and the Government of Canada with a legacy of 10 portable, fully-equipped security screening units capable of being deployed elsewhere in Canada for future aviation security purposes.

Rationale

The safety and security of aircraft, passengers, crews and airports lies at the heart of every country's ICAO obligations. These Regulations underscore Canada's international commitment to aviation security.

Risk assessments conducted by police, intelligence and aviation-security experts have concluded that key elements of the multi-layered aviation security regime under which large, commercial airlines currently operate are a proven and effective model to address the challenges posed by smaller, unscreened aircraft operations. The Regulations are designed to give users and operators of affected aircraft reasonable access to the specified areas without compromising aviation or national security — or subjecting other authorized air traffic to an increased risk of terrorist attacks or other threats to civil aviation.

à la surveillance du Règlement seront engagés par le gouvernement du Canada afin d'appuyer la mise en œuvre des règlements visant la sûreté aérienne. Les partenaires concernés sont notamment Sports Canada, Sécurité publique (GRC et ASFC), l'ACSTA et le MDN.

Le gouvernement du Canada a attribué 18 millions de dollars à l'ACSTA pour financer les coûts liés à la formation, aux salaires, à l'hébergement, au transport et à l'infrastructure dans le cadre de cette initiative.

Avantages : détermination et description

Le Règlement a été conçu de façon à permettre à l'industrie aéronautique de continuer à exercer ses activités, et au public de continuer à accéder à la région du Grand Vancouver et de Whistler durant les Jeux de 2010. Cela a été effectué d'une manière qui non seulement renforce la sûreté, mais qui démontre également la priorité que le gouvernement du Canada accorde à la protection du bien-être des citoyens et à la préservation de l'infrastructure essentielle.

La visibilité et l'efficacité de ce plan démontrent aux partenaires du G8 et à la collectivité internationale élargie, notamment l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la profondeur de l'engagement du Canada et sa capacité à atténuer avec succès les risques inhérents souvent associés à la tenue de grands événements.

L'implantation réussie du régime de sûreté aérienne en vue des Jeux de 2010 contribuera à réduire le risque de perdre des vies aux mains de terroristes et de devoir faire face à d'autres atteintes illicites contre l'aviation. Ainsi, elle permettra d'assurer également le mouvement quotidien continu des échanges commerciaux de l'ordre de 1,5 milliard de dollars de part et d'autre de la frontière Canada/États-Unis, et la circulation continue de plus de 1 200 vols par jour entre le Canada et son principal partenaire commercial.

En outre, la création d'un régime de sûreté aérienne axé sur les Jeux de 2010 permet à l'ACSTA et au gouvernement du Canada de conserver 10 unités de contrôle de sûreté transportables et entièrement équipées qui pourront être déployées ailleurs au Canada pour des raisons de sûreté aérienne éventuelles.

Justification

La sécurité et la sûreté des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et des aéroports sont au cœur des obligations de tous les pays membres de l'OACI. Le Règlement met en évidence le fait que le Canada respecte ses engagements internationaux en matière de sûreté aérienne.

Des évaluations des risques réalisées par des experts de la police, du renseignement et de la sûreté aérienne ont permis de conclure que les éléments clés du régime multidimensionnel de sûreté aérienne, dans le cadre desquels fonctionnent les grandes compagnies aériennes commerciales, constituent un modèle éprouvé et efficace pour relever les défis posés par les exploitations utilisant des petits aéronefs qui n'ont pas fait l'objet d'un contrôle. Le Règlement est conçu pour donner aux utilisateurs et aux exploitants des aéronefs concernés un accès raisonnable aux zones spécifiées sans compromettre la sécurité nationale ou la sûreté aérienne — ou exposer le reste de la circulation aérienne à un risque accru d'attaques terroristes ou à d'autres menaces pour l'aviation civile.

In essence, the Regulations strike a balance between Canada's aviation and national security needs and the importance of facilitating the efficient movement of people and goods on board aircraft during a high profile, global event. The Regulations also appropriately respond to threat scenarios identified by the RCMP's V2010 ISU, as the obligatory screening of flights would provide a proportional response to the risks of allowing such flights into the specified areas.

The negative repercussions of a terrorist or other major aviation-security incident — the risk of which these Regulations have been designed to mitigate — would have a lasting and detrimental impact. Canadians could expect an immediate and dramatic "thickening" of land and air borders with the United States, for example. Canada's reputation as a safe and secure nation would also be damaged, likely prompting other countries to unilaterally impose extra aviation security requirements on all flights from Canada.

The adverse impacts of the Regulations (e.g. flight delays and rerouting, inconvenience to passengers, possible additional landing fees, etc.) are considered reasonable and ensure that no unscreened commercial and non commercial traffic are permitted to operate into, from or through the specified areas for 34 days.

The Regulations permit the vast majority of affected air traffic to continue to operate, albeit with conditions. In contrast, in the absence of these Regulations, an RCMP-ordered halt to air operations that do not meet the requirements of the *Canadian Aviation Security Regulations* would hurt the livelihood of small commercial operators (e.g. floatplanes, air taxis, small charter operations, and helicopters). Larger charters and corporate aircraft would also be effectively banned from flying into Greater Vancouver.

Numerous federal departments and agencies have been engaged to help determine the most appropriate way forward for Transport Canada in balancing its aviation security mandate against its shared, broader Government of Canada responsibilities to facilitate and enable trade and assist in the movement of people and goods. The Regulations also reflect strong transborder engagement and buy-in — made necessary by the close proximity of Greater Vancouver to the Canada-U.S. border and the restricted airspace's extension south of the 49th parallel.

Consultation

The RCMP and other security partners — CATSA, DND, NORAD, CBSA and the US FAA and TSA — have participated fully in the development of the 2010 Games aviation security enhancements, including regulatory requirements.

In addition, stakeholder groups have been consulted throughout the aviation security planning process since August 2007 under the RCMP-led 2010 aviation committee. Membership includes the British Columbia Aviation Council (BCAC), the Air Transport Association of Canada (ATAC), the Canadian Business Aviation Association (CBAA), the Canadian Owners and Pilots Association (COPA), the Helicopter Association of Canada (HAC), the Vancouver International Airport, and the Lower Mainland Airports Working Group.

Essentiellement, le Règlement vise un équilibre entre les besoins du Canada au chapitre du transport aérien et de la sécurité nationale et l'importance de faciliter le mouvement efficace des personnes et des biens à bord des aéronefs au cours de cet événement mondial important. Le Règlement représente également une mesure d'intervention appropriée relativement aux scénarios de menace cernés par le GIS-V2010 de la GRC, car le contrôle obligatoire des vols fournira une intervention proportionnelle aux risques liés à l'accès de ces vols aux zones spécifiées.

Les répercussions négatives d'un incident terroriste ou d'un incident grave lié à la sûreté aérienne — le risque que vise à atténuer le Règlement — seraient de longue durée et préjudiciables. Par exemple, les Canadiens pourraient être confrontés au resserrement immédiat et radical des frontières terrestres et aériennes avec les États-Unis. La réputation du Canada à titre de pays sûr et sécuritaire pourrait être entachée et pourrait amener d'autres pays à imposer unilatéralement des exigences supplémentaires en matière de sûreté aérienne à tous les vols en provenance du Canada.

Les répercussions négatives du règlement (par exemple les retards et le réacheminement des vols, les inconvénients pour les passagers, les droits supplémentaires d'atterrissage possibles, etc.) sont considérées comme raisonnables et garantissent qu'aucun trafic aérien commercial ou non commercial non contrôlé aura accès aux zones spécifiées pendant 34 jours.

Le Règlement permet l'exploitation de la vaste majorité du trafic aérien concerné sous réserve de certaines restrictions. Cependant, en l'absence de ce règlement, un arrêt ordonné par la GRC des activités aériennes qui ne répondent pas aux exigences figurant dans le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* pourrait menacer la subsistance des petits exploitants commerciaux (par exemple hydravions à flotteurs, avions-taxis, petits exploitants de vols affrétés et de services d'hélicoptères). Cette interdiction pourrait également avoir pour effet d'empêcher les vols affrétés d'envergure et les aéronefs d'affaires d'accéder à la région du Grand Vancouver.

De nombreux ministères et organismes fédéraux ont été mobilisés pour aider à déterminer la marche à suivre la plus appropriée pour Transports Canada afin qu'il puisse trouver un juste équilibre entre son mandat en matière de sûreté aérienne et les responsabilités partagées élargies du gouvernement du Canada afin de faciliter et de permettre les échanges commerciaux et le mouvement des personnes et des biens. Le règlement reflète également une mobilisation et un ralliement transfrontaliers solides — rendus nécessaires par la proximité du Grand Vancouver et de la frontière Canada/États-Unis, et le prolongement de l'espace aérien réglementé au sud du 49^e parallèle.

Consultation

La GRC et d'autres partenaires de sûreté — l'ACSTA, le MDN, le NORAD, l'ASFC et la FAA et la TSA des États-Unis — ont pleinement participé à l'élaboration des améliorations liées à la sûreté aérienne en vue des Jeux de 2010, y compris les exigences réglementaires.

En outre, des groupes d'intervenants ont été consultés depuis août 2007 dans le cadre du processus de planification de la sûreté aérienne du comité sur l'aviation 2010 dirigé par la GRC. Les membres sont des représentants du British Columbia Aviation Council (BCAC), de l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires (ACAA), de la Canadian Owners and Pilots Association (COPA), de la Helicopter Association of Canada (HAC), de l'aéroport international de Vancouver et du groupe de travail des aéroports du Lower Mainland.

A number of stakeholders, in particular flight training schools and small operators, expressed concern that their day-to-day operations would be adversely affected. The RCMP, Transport Canada and others worked directly with representatives from the affected sectors to assist in finding security solutions that would meet their needs.

As a result of these consultations, several additional CATSA screening sites were added to accommodate these stakeholders. In addition, classified details as to how specific Regulations would translate into operating procedures continue to be refined to meet the needs of industry and affected communities.

Transport Canada continues to work with the U.S. Government on developing equivalent requirements to expedite transborder Games-time operations, and continues to coordinate and cooperate with other government departments and industry on implementation.

Comments received from pre-publication

These Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on August 15, 2009, followed by a 30-day comment period ending September 15, 2009. The department received 21 official comments from various stakeholders (air carriers, airports, aviation organizations, MPs and private citizens.). In addition to receiving comments formally, Transport Canada also met with stakeholders on September 9, 2009, and September 16, 2009 to discuss the proposed Regulations and to receive verbal feedback.

The feedback and the Department positions are captured below:

Objection to the Regulations

A few stakeholders are fundamentally opposed to having any aviation security requirements in place for the 2010 Games, as they felt additional screening requirements would impact them financially. However, to not have security regulations in place is not a consideration, given the results of RCMP-led threat assessments and the underlying premise behind the creation of the specified areas as described above.

Requests to identify additional screening locations

Several stakeholders requested that additional screening locations be set up at additional locations in British Columbia and elsewhere in Canada. Airlines operating out of Bella Coola, Tofino, Qualicum Beach, Trail and Ganges Airports in British Columbia requested that these airports be provided with screening services to support local businesses and communities. Additional screening locations at Edmonton Municipal Airport, as well as Toronto's Lester B. Pearson International Airport and Montréal's Pierre Elliott Trudeau Airport were requested to support corporate aircraft flying sponsors and VIPs to the Games. After further assessment and analysis, it was decided that CATSA screening services would be added at Ganges Airport; however, due to resource and other safety and security planning considerations, it is not possible to consider the addition of CATSA screening to other locations. This change demonstrates the government's commitment to minimize impact and make every reasonable effort to accommodate the needs of our aviation community and the travelling public.

De nombreux intervenants, surtout des écoles de formation au pilotage et des petits exploitants, ont exprimé des préoccupations quant aux répercussions négatives potentielles sur leurs activités quotidiennes. La GRC, Transports Canada et d'autres organismes ont travaillé directement avec des représentants des secteurs concernés pour aider à trouver des solutions de sûreté qui répondent à leurs besoins.

À la suite de ces consultations, plusieurs sites de contrôle supplémentaires de l'ACSTA ont été ajoutés pour tenir compte des besoins des intervenants précités. De plus, des détails classifiés sur la façon dont le Règlement se traduira par des procédures opérationnelles continuent d'être mis au point pour répondre aux besoins de l'industrie et des collectivités concernées.

Transports Canada continue de travailler avec le gouvernement des États-Unis à l'élaboration d'exigences équivalentes pour accélérer les opérations transfrontalières au cours des Jeux et de collaborer avec d'autres ministères et l'industrie pour la mise en œuvre.

Commentaires reçus à la suite de la publication préalable

Le Règlement a été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 15 août 2009, suivi d'une période de commentaires de 30 jours se terminant le 15 septembre 2009. Le Ministère a reçu 21 commentaires officiels de différents intervenants (transporteurs aériens, aéroports, organisations d'aviation, députés et simples citoyens). En plus de recevoir des commentaires par des voies officielles, Transports Canada a aussi rencontré les intervenants les 9 et 16 septembre 2009 pour discuter du règlement proposé et recevoir leurs commentaires.

Les commentaires et les positions du Ministère se trouvent ci-dessous :

Objection au Règlement

Quelques intervenants s'opposent fondamentalement à ce qu'il y ait des exigences de sûreté aérienne en place pour les Jeux de 2010, puisqu'ils croient que des exigences de contrôle supplémentaires auraient un impact financier sur leurs activités. Toutefois, le fait de ne pas avoir de règlement de sûreté en place n'est pas envisagé, étant donné les résultats des évaluations de la menace menées par la GRC et la prémisse sous-tendant la création des zones spécifiées susmentionnées.

Demande pour déterminer de nouveaux lieux de contrôle

Plusieurs intervenants ont demandé que de nouveaux lieux de contrôle soient mis sur pied à d'autres endroits en Colombie-Britannique et ailleurs au Canada. Les compagnies aériennes qui desservent les aéroports de Bella Coola, Tofino, Qualicum Beach, Trail et Ganges en Colombie-Britannique ont demandé que ces aérodromes obtiennent les services de contrôle pour appuyer les entreprises et les collectivités locales. De nouveaux lieux de contrôle à l'aéroport municipal d'Edmonton, ainsi que l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto et l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, ont été demandés pour appuyer le transport par avion d'affaires des commanditaires et des dignitaires vers les Jeux. Après avoir effectué d'autres évaluations et analyses, il a été décidé d'ajouter des services de contrôle de l'ACSTA à l'aéroport de Ganges. Cependant, pour des questions de ressources et d'autres questions relatives à la planification de la sécurité et de la sûreté, il est impossible d'envisager l'ajout de services de contrôle de l'ACSTA à d'autres endroits. Ce changement témoigne de l'engagement du gouvernement à minimiser les répercussions et à déployer tous les efforts jugés raisonnables pour satisfaire le secteur de l'aviation civile et le public voyageur.

As a result of additional consultations with stakeholders (RCMP, air operators, associations, etc.), the following changes to the Regulations have been made:

- 1) To add Ganges Airport to the list of airports that will receive temporary CATSA screening services;
- 2) To exempt government aircraft from the application of these Regulations;
- 3) To remove the definition of “Olympic Control Area” from the Regulations. The term “Olympic Control Area” was defined in the Regulations as pre-published in Part I of the *Canada Gazette*. Certain stakeholders objected to the use of this term, as it may be confused with airspace restrictions that could be in place during the Games. The term has accordingly been replaced, as applicable, by the phrases “an area specified in Schedule 1” and “the areas specified in Schedule 1.” This change does not alter the obligations under the Regulations, as they were pre-published;
- 4) To permit greater operational flexibility for aviation-industry workers by exempting them from certain screening requirements if they are registered with the ISU or have been issued restricted area identity cards (RAICs);
- 5) To permit greater operational flexibility for operators of aircraft, those operators whose passengers have been screened by CATSA in accordance with the Regulations on a previous flight need not be rescreened if controls are in place to segregate those passengers from anyone not screened in accordance with the Regulations;
- 6) To clarify which security requirements apply at all times and which apply only for the duration of the Games. As these Regulations duplicate some of the requirements of the *Canadian Aviation Security Regulations*, Transport Canada thought it prudent to remind stakeholders of which regulatory requirements have been imposed specifically for the 2010 Games, which requirements have been duplicated from the *Canadian Aviation Security Regulations* in order to expand their application and which regulatory requirements will continue to apply once the Regulations are repealed;
- 7) To extend all the regulatory requirements from March 3, 2010 until March 24, 2010 except for the requirement for CATSA to screen persons and goods which will be repealed; and
- 8) To make a number of minor changes of a purely editorial nature.

The changes set out above will allow for greater operational flexibility, and thus reduce some of the potential impact posed by these Regulations.

Compensation requests as a result of the Regulations

Many aviation stakeholders, such as air carriers, helicopter companies and the associations representing these companies requested compensation as a result of the security requirements being implemented for the duration of the Olympics. The implementation of these Regulations is required to facilitate the movement of air traffic during the 2010 Games. There is no compensation program available for businesses affected by these Regulations.

En raison des consultations supplémentaires auprès des intervenants (GRC, exploitants aériens, associations, etc.), les changements suivants ont été apportés au Règlement afin :

- 1) d'ajouter l'aéroport de Ganges à la liste des aéroports qui obtiendront temporairement des services de contrôle de l'ACSTA;
- 2) d'exempter les aéronefs du gouvernement de l'application de ce règlement;
- 3) de retirer la définition du terme « zone restreinte Olympique » du Règlement. Le terme « zone restreinte Olympique » était défini dans le Règlement publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Certains intervenants s'opposaient à l'utilisation de ce terme, puisqu'il pourrait être confondu avec les restrictions de l'espace aérien qui pourraient être en place lors des Jeux. Le terme a donc été remplacé par des renvois aux zones spécifiées à l'annexe 1 du Règlement. Ce changement ne modifie pas les obligations du Règlement, tel qu'il a été publié au préalable;
- 4) de permettre une meilleure flexibilité opérationnelle pour certains employés de l'industrie aéronautique en leur permettant d'éviter certaines exigences de contrôle si ces employés sont inscrits auprès du GIS ou s'ils ont obtenu une carte d'identité de zones réglementées (CIZR);
- 5) de permettre une meilleure flexibilité opérationnelle pour les exploitants d'un aéronef; les exploitants dont les passagers ont fait l'objet d'un contrôle par l'ACSTA conformément au règlement pour un vol précédent n'ont pas besoin de se soumettre à un nouveau contrôle. Ils sont alors séparés des personnes et des biens qui n'ont pas fait l'objet d'un contrôle conformément au Règlement;
- 6) de préciser quelles exigences de sûreté s'appliquent en tout temps et lesquelles s'appliquent seulement pour la durée des Jeux. Puisque ce règlement reproduit certaines des exigences du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*, Transports Canada croyait qu'il était prudent de rappeler aux intervenants quelles exigences réglementaires sont limitées à la durée des Jeux de 2010, quelles exigences du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* ont été reproduites pour leur donner une application élargie et quelles exigences seront toujours applicables une fois que le Règlement sera abrogé;
- 7) de prolonger toutes les exigences réglementaires du 3 mars au 24 mars 2010 à l'exception de l'exigence de l'ACSTA d'effectuer la fouille des personnes et des biens qui sera abrogée;
- 8) d'y apporter des modifications de nature éditoriale.

Les changements susmentionnés permettront une meilleure flexibilité opérationnelle, réduisant ainsi certaines des répercussions potentielles causées par ce règlement.

Demandes d'indemnisation découlant de l'établissement de la réglementation

Un bon nombre d'intervenants du secteur de l'aviation, tels que des transporteurs aériens, des compagnies d'hélicoptage et des associations qui les représentent ont demandé d'être indemnisé pour répondre aux exigences en matière de sûreté qui seront mises en œuvre pour la durée des Olympiques. Cette réglementation permettra de faciliter la circulation aérienne pendant les Jeux de 2010. Il n'y a pas de programme d'indemnisation pour les entreprises touchées par ce règlement.

Implementation, enforcement and service standards

Stakeholders identified in the *Consultation* section were informed through a series of formal meetings by Transport Canada and the RCMP that the RCMP-ordered Specified Areas could affect their day-to-day operations for an unspecified period of time before, during and after the 2010 Games. Similarly, stakeholders have been aware of the concept of airspace restrictions through increasingly detailed presentations and briefings since the consultation period began in August 2007.

The implementation plan to address threats to aviation security would include a series of incident and alarm thresholds involving the police service with jurisdiction and/or the RCMP, as well as a series of escalating response protocols based on the nature of the incident and alarm. Compliance strategies and processes will include enhanced enforcement and inspection roles for Transport Canada aviation security inspectors, and strong oversight by CATSA officials. Compliance and inspection activities conducted under the enforcement program for the Regulations will be as rigorous as those conducted under the existing compliance and inspection program for the 89 aerodromes currently designated for CATSA screening.

Certain provisions of the Regulations have been identified as enforceable by means of an administrative monetary penalty. The range of monetary penalties under the Regulations is identical to that which exists under other regulations made under authority of the *Aeronautics Act*. The maximum penalty is \$5 000 for individuals, and \$25,000 for corporations.

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

Mise en œuvre, application et normes de service

Les intervenants indiqués dans la section *Consultation* ont été informés par l'entremise d'une série de rencontres officielles tenues par Transports Canada et la GRC que les zones spécifiées imposées par la GRC pourrait avoir des répercussions sur leurs activités quotidiennes pendant une période indéterminée avant, pendant et après les Jeux de 2010. Les intervenants ont également été informés du concept des restrictions de l'espace aérien dès le début de la période de consultation en août 2007 dans le cadre d'exposés et de séances d'information offrant des renseignements de plus en plus précis.

Le plan de mise en œuvre pour s'occuper des menaces contre la sûreté aérienne comprendrait une série de seuils pour alerter le corps policier ayant compétence ou la GRC en cas d'incident ou d'alerte qui relève de ceux-ci, de même qu'une série de protocoles d'intervention progressifs axés sur la nature de l'incident ou de l'alerte. Les stratégies et les processus de conformité comprendront des rôles améliorés d'application de la loi et d'inspection pour les inspecteurs de la sûreté aérienne de Transports Canada et une surveillance rigoureuse par les représentants de l'ACSTA. Les activités de conformité et d'inspection effectuées dans le cadre du programme d'application de la loi pour le Règlement seront aussi rigoureuses que celles effectuées en vertu du programme de conformité et d'inspection existant pour les 89 aérodromes actuellement désignés à des fins de contrôle par l'ACSTA.

Certaines dispositions du Règlement ont été désignées comme étant exécutoires au moyen d'une sanction pécuniaire administrative. La portée des sanctions pécuniaires en vertu du Règlement est identique à celle qui existe dans d'autres règlements établis en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*. La sanction maximale est de 5 000 \$ pour les personnes physiques et à 25 000 \$ pour les sociétés.

Contact

Sandra Miller
 Chef
 Services et planification de la réglementation
 Affaires réglementaires — sûreté aérienne
 Transports Canada
 330, rue Sparks
 Place de Ville, Tour C, 13^e étage
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0N5
 Téléphone : 613-998-9605
 Télécopieur : 613-990-5046
 Courriel : sandra.miller@tc.gc.ca

Annex 1

New Screening Locations

<u>Designated aerodromes</u>	<u>Location Indicator</u>
Abbotsford Airport	CYXX
Boundary Bay	CZBB
Calgary International Airport	CYYC
Departure Bay	CAC8
Ganges	CAX6
Kelowna Airport	CYLW
Langley Regional	CYBJ

Annexe 1

Nouveaux lieux de contrôle

<u>Aérodromes désignés</u>	<u>Indicateur d'emplacement</u>
Abbotsford / Aéroport	CYXX
Boundary Bay	CZBB
Calgary / Aéroport international	CYYC
Departure Bay	CAC8
Ganges	CAX6
Kelowna Airport	CYLW
Langley Regional	CYBJ

Annex 1 — Continued

New Screening Locations — Continued

<u>Designated aerodromes</u>	<u>Location Indicator</u>
Nanaimo Harbour	CAC8
Pemberton	CYPS
Pitt Meadows	CYPK
Port Hardy	CYZT
Powell River	CYPW
Squamish	CYSE
Vancouver Harbour	CYHC
Vancouver Harbour (Public) — heliport	CBC7
Vancouver International Airport — FBO	CYVR
Vancouver International Airport — floatplane facility	CAM9
Vancouver International Airport — heliport facility	CYVR
Victoria International Airport	CYYJ
Victoria Harbour	CYWH
Victoria Harbour (Camel Point) — heliport	CBF7
Whistler (Municipal)	CBE9

Annexe 1 (suite)

Nouveaux lieux de contrôle (suite)

<u>Aérodromes désignés</u>	<u>Indicateur d'emplacement</u>
Nanaimo Harbour	CAC8
Pemberton	CYPS
Pitt Meadows	CYPK
Port Hardy	CYZT
Powell River	CYPW
Squamish	CYSE
Vancouver Harbour	CYHC
Vancouver Harbour (Public) — hélicoptère	CBC7
Vancouver / Aéroport international — opérateur de base fixe	CYVR
Vancouver / Aéroport international — installation pour hydravions	CAM9
Vancouver / Aéroport international — installation hélicoptère	CYVR
Victoria / Aéroport international	CYYJ
Victoria Harbour	CYWH
Victoria Harbour (Camel Point) — hélicoptère	CBF7
Whistler (municipal)	CBE9

Annex 2

Portal Airports

Abbotsford Airport
 Calgary International Airport
 Kelowna Airport
 Victoria International Airport

Annexe 2

Aéroports portails

Aéroport d'Abbotsford
 Aéroport international de Calgary
 Aéroport de Kelowna
 Aéroport international de Victoria

Registration
SOR/2009-299 November 10, 2009

EXPORT AND IMPORT PERMITS ACT

Order Amending the Allocation Method Order (Beef and Veal)

Whereas the Minister of Foreign Affairs has, pursuant to subsection 6.2(1)^a of the *Export and Import Permits Act*^b, determined an import access quantity for beef and veal;

Therefore, the Minister of Foreign Affairs, pursuant to paragraph 6.2(2)(a)^a of the *Export and Import Permits Act*^b, hereby makes the annexed *Order Amending the Allocation Method Order (Beef and Veal)*.

Ottawa, November 6, 2009

LAWRENCE CANNON
Minister of Foreign Affairs

ORDER AMENDING THE ALLOCATION METHOD ORDER (BEEF AND VEAL)

AMENDMENTS

1. (1) The portion of subsection 3(1.1) of the *Allocation Method Order (Beef and Veal)*¹ before paragraph (a) is replaced by the following:

(1.1) Despite subsection (1) and subject to subsection (2), the method for allocating the import access quantity for beef and veal that may be imported into Canada in the 2010 calendar year is as follows:

(2) Subparagraph 3(1.1)(a)(ii) of the Order is replaced by the following:

(ii) the 12-month period beginning on August 1, 2008 and ending on July 31, 2009; and

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on January 1, 2010.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issue and objectives

On May 20, 2003, the Canadian Food Inspection Agency announced that it had discovered a single case of bovine spongiform encephalopathy (BSE), commonly known as mad cow disease, on an Alberta farm. Following this announcement, many countries,

^a S.C. 1994, c. 47, s. 106

^b R.S., c. E-19

¹ SOR/96-186

Enregistrement
DORS/2009-299 Le 10 novembre 2009

LOI SUR LES LICENCES D'EXPORTATION ET
D'IMPORTATION

Arrêté modifiant l'Arrêté sur la méthode d'allocation de quotas (bœuf et veau)

Attendu que, en vertu du paragraphe 6.2(1)^a de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*^b, le ministre des Affaires étrangères a déterminé la quantité de bœuf et de veau visée par le régime d'accès,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 6.2(2)(a)^a de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*^b, le ministre des Affaires étrangères prend l'Arrêté modifiant l'Arrêté sur la méthode d'allocation de quotas (bœuf et veau), ci-après.

Ottawa, le 6 novembre 2009

Le ministre des Affaires étrangères,
LAWRENCE CANNON

ARRÊTÉ MODIFIANT L'ARRÊTÉ SUR LA MÉTHODE D'ALLOCATION DE QUOTAS (BŒUF ET VEAU)

MODIFICATIONS

1. (1) Le passage du paragraphe 3(1.1) de l'Arrêté sur la méthode d'allocation de quotas (bœuf et veau)¹ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(1.1) Malgré le paragraphe (1) et sous réserve du paragraphe (2), la méthode d'allocation des quotas quant à la quantité de bœuf et de veau visée par le régime d'accès qui peut être importée au Canada pour l'année civile 2010 est la suivante :

(2) Le sous-alinéa 3(1.1)a)(ii) du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

(ii) la période de douze mois qui a commencé le 1^{er} août 2008 et qui s'est terminée le 31 juillet 2009;

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Question et objectifs

Le 20 mai 2003, l'Agence canadienne d'inspection des aliments a annoncé qu'elle avait découvert dans une exploitation agricole de l'Alberta un cas d'encéphalopathie spongiforme bovine (ESB), mieux connue sous le nom de maladie de la vache

^a L.C. 1994, ch. 47, art. 106

^b L.R., ch. E-19

¹ DORS/96-186

including the United States, imposed restrictions on the importation of cattle, beef and their products. Many of these restrictions still affect the beef industry.

The present change in the *Allocation Method Order (Beef and Veal)* is necessary to address the needs of the affected industry sector. By making this Ministerial Order, the government intends to minimize disruption to industry and to comply with the *Export and Import Permits Act*. Specifically, Beef and Veal Tariff Rate Quota (TRQ) applicants will have the choice between a 16-month period (i.e. January 1, 2002, to April 30, 2003, prorated to a 12-month period) or a more recent 12-month period (i.e. August 1, 2008, to July 31, 2009, to serve as a base for the establishment of their quotas.

Description and rationale

Prior to 2004, the TRQ for beef and veal was allocated based upon the company's throughput of non-NAFTA beef during the previous 12-month period of November 1 to October 31 each year. The market fallout from the BSE situation resulted in ample supplies of inexpensive Canadian beef being available to domestic processors. Many traditional beef importers decided to switch to domestic beef to help alleviate the situation.

In order to avoid penalizing these traditional importers, a decision was taken to amend the *Allocation Method Order (Beef and Veal)* to base the 2004 quota allocations on usage of non-NAFTA beef during a 16-month period prior to the BSE discovery (January 1, 2002, to April 30, 2003). The decision made by the Minister at the time was supported by the Tariff Quota Advisory Committee (TQAC) and the Ad Hoc Beef and Veal Industry Committee (Ad Hoc Committee). The amendment was for one year only.

Given that the North American beef market remained disrupted, the TQAC and the Ad Hoc Committee recommended a similar amendment to the allocation method in 2005, 2006, 2007, 2008 and 2009. The industry members of the TQAC made a consensus recommendation aimed at allocating most of the TRQ to established industry members without penalizing those who had switched their usage to Canadian beef during 2004, 2005, 2006, 2007 and 2008. They acknowledged that the needs of new industry entrants should be addressed and recommended reserving some portion of the TRQ for such new entrants. It was decided to give all TRQ applicants a choice between one of two possible base periods for 2005, 2006, 2007, 2008 and 2009. The periods were the 16 months from January 1, 2002, to April 30, 2003 (prorated to a 12-month period), or a more recent 12-month period from August 1 to July 31 of each year. The Minister's allocation method orders for 2005, 2006, 2007, 2008 and 2009 reflected the substantive intent of the consensus recommendation from the TQAC and Ad Hoc Committee. Again, this required amendments of the *Allocation Method Order (Beef and Veal)* for 2005, 2006, 2007, 2008 and 2009.

A Canadian market review and forecast of the beef industry provided by Agriculture and Agri-Food Canada indicates that the market may normalise in the next few months partially due to a tighter supply of Canadian non-fed beef. It is the opinion of the

folle. À la suite de cette annonce, de nombreux pays, dont les États-Unis, ont imposé des restrictions à l'importation de bovins, de bœuf et de leurs produits. Un grand nombre de ces restrictions pèsent toujours sur l'industrie bovine.

Les présentes modifications à l'*Arrêté sur la méthode d'allocation de quotas (bœuf et veau)* sont nécessaires pour répondre aux besoins du secteur touché. En prenant cet arrêté ministériel, le gouvernement vise à limiter les perturbations pour l'industrie et à respecter la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*. Plus précisément, les demandeurs de contingent tarifaire (CT) pour le bœuf et le veau auront le choix entre la période de 16 mois (du 1^{er} janvier 2002 au 30 avril 2003, calculée au prorata d'une période de 12 mois) et une période plus récente de 12 mois (à savoir du 1^{er} août 2008 au 31 juillet 2009) comme référence pour l'établissement de leurs quotas.

Description et justification

Avant 2004, l'attribution des CT d'une entreprise pour le bœuf et le veau était fondée sur la quantité de bœuf provenant de pays non signataires de l'ALENA utilisée par celle-ci durant la période de 12 mois précédente, soit du 1^{er} novembre au 31 octobre de chaque année. La crise de l'ESB a eu pour effet de rendre accessible à l'industrie de transformation nationale une importante quantité de bœuf canadien à des prix compétitifs de sorte que de nombreux importateurs traditionnels ont décidé de diminuer leurs importations pour contribuer à remédier à cette situation.

Afin de ne pas pénaliser indûment ces importateurs traditionnels, il a été décidé de modifier l'*Arrêté sur la méthode d'allocation des quotas (bœuf et veau)* afin de fonder les attributions de parts de contingent pour 2004 sur l'utilisation de bœuf provenant de pays non signataires de l'ALENA au cours de la période de 16 mois qui s'est terminée avant la découverte du cas d'ESB (soit du 1^{er} janvier 2002 au 30 avril 2003). La décision prise par le ministre à l'époque a été appuyée par le Comité consultatif sur le contingent tarifaire et le Comité spécial de l'industrie du bœuf et du veau. La modification a été apportée pour une seule année.

Étant donné que la crise a continué à perturber le marché du bœuf en Amérique du Nord, le Comité consultatif et le Comité spécial ont recommandé, depuis lors, une modification à la méthode d'allocation des parts de contingent pour 2005, 2006, 2007, 2008 et 2009. Les représentants de l'industrie du Comité consultatif ont formulé une recommandation consensuelle visant à attribuer la majeure partie du CT aux membres établis du secteur sans pénaliser ceux qui avaient utilisé le bœuf canadien en 2004, 2005, 2006, 2007 et 2008. Ils ont reconnu qu'il faut tenir compte des besoins des nouveaux venus sur le marché et ont recommandé de réserver à ces derniers une partie du CT. Il a décidé de donner à tous les demandeurs la possibilité de choisir entre deux périodes de référence possibles pour 2005, 2006, 2007, 2008 et 2009, soit la période de 16 mois allant du 1^{er} janvier 2002 au 30 avril 2003 (calculée au prorata d'une période de 12 mois), soit une période plus récente de 12 mois commençant le 1^{er} août et se terminant le 31 juillet de chaque année. Les arrêtés sur la méthode d'allocation de quotas pour 2005, 2006, 2007, 2008 et 2009 reflétaient, pour le fond, la recommandation consensuelle des deux comités. Il a fallu de nouveau modifier l'*Arrêté sur la méthode d'allocation de quotas (bœuf et veau)* pour 2005, 2006, 2007, 2008 et 2009.

Un examen du marché canadien et des prévisions pour l'industrie du bœuf fournis par Agriculture et Agroalimentaire Canada indiquent que le marché devrait revenir à la normale au cours des prochains mois, en bonne partie en raison d'un resserrement de

stakeholders that an amendment to the 2010 Allocation Method Order is required to allow appropriate adaptation to the market without fear of facing import allocation reductions in 2011.

The revised base period may result in minor changes to import allocation quantities in 2010 but it will not affect our international trade commitments. The revised period change will provide applicants with a choice to apply for a quota share based on the optimal period under their individual circumstances. Not making this change in the revised period would result in further disruption to the industry.

Therefore, the Minister has approved the TQAC recommendation that the method used for 2005, 2006, 2007, 2008 and 2009 allocations be continued in 2010.

Consultation

The proposed amendment was discussed with members of the TQAC. The committee consists of representatives from all the major beef and veal industry associations, including the cattlemen, packers, processors, distributors, importers, retailers and foodservice operators, Agriculture and Agri-Food Canada and Finance Canada.

The TQAC recommended unanimously giving all import allocation applicants a choice between one of two possible base periods for the 2010 allocation.

Provision of false information in an application pursuant to the *Export and Import Permits Act* is an offence and may lead to prosecution under the Act.

Contact

Ms. Katharine Funtek
Director
Trade Controls Policy Division (TIC)
Export and Import Controls Bureau
Foreign Affairs and International Trade Canada
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Telephone: 613-996-0640

l'offre de bovins non-finis canadiens. Les intervenants sont d'avis que la méthode d'allocation de quotas pour 2010 doit être modifiée pour permettre à l'industrie de s'adapter au marché sans crainte de subir une réduction des quotas d'importation en 2011.

La nouvelle période de référence peut entraîner des changements mineurs aux contingents d'importation attribués en 2010, mais n'aura aucun effet sur nos engagements en matière de commerce international. Elle permettra aux demandeurs d'obtenir une part du contingent calculée sur la base de la période qui convient le mieux à leur propre situation. Cette modification doit être apportée pour éviter d'autres perturbations dans l'industrie.

Par conséquent, le ministre a approuvé la recommandation du Comité consultatif visant à ce que la méthode d'attribution utilisée en 2005, 2006, 2007, 2008 et 2009 soit conservée en 2010.

Consultation

Les modifications proposées ont été discutées avec les membres du Comité consultatif sur le contingent tarifaire. Ce dernier est composé de représentants de toutes les grandes associations de l'industrie du bœuf et du veau, notamment des éleveurs de bovins, des emballeurs, des transformateurs, des distributeurs, des importateurs, des détaillants et des entreprises de restauration, ainsi que d'Agriculture et Agroalimentaire Canada et du ministère des Finances.

Le Comité consultatif a recommandé à l'unanimité de donner à tous les demandeurs de contingents d'importation le choix entre les deux périodes de référence pour les attributions de 2010.

La communication de faux renseignements dans une demande présentée aux termes de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* constitue un délit et peut entraîner des poursuites en vertu de la Loi.

Personne-ressource

Mme Katharine Funtek
Directrice
Direction de la politique sur les contrôles commerciaux (TIC)
Direction générale des contrôles à l'exportation et à l'importation
Affaires étrangères et Commerce international Canada
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Téléphone : 613-996-0640

Registration
SOR/2009-300 November 13, 2009

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations

Whereas the Governor in Council has, by the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, established Chicken Farmers of Canada (“CFC”) pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

Whereas CFC has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas the process set out in the Operating Agreement, referred to in subsection 7(1)^d of the schedule to that Proclamation, for making changes to quota allocation has been followed;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)^e of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies’ Orders and Regulations Approval Order*^f, and have been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)^e of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Regulations after being satisfied that they are necessary for the implementation of the marketing plan that CFC is authorized to implement;

Therefore, Chicken Farmers of Canada, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and subsection 6(1)^d of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*.

Ottawa, Ontario, November 12, 2009

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN CHICKEN MARKETING QUOTA REGULATIONS

AMENDMENT

1. The schedule to the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*¹ is replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on December 6, 2009.

Enregistrement
DORS/2009-300 Le 13 novembre 2009

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, créé l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada;

Attendu que l’office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation;

Attendu que le processus établi dans l’entente opérationnelle — visée au paragraphe 7(1)^d de l’annexe de cette proclamation — pour modifier l’allocation des contingents a été suivi;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*, relève d’une catégorie à laquelle s’applique l’alinéa 7(1)(d)^e de cette loi, conformément à l’article 2 de l’*Ordonnance sur l’approbation des ordonnances et règlements des offices*^f, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l’alinéa 22(1)(f) de cette loi;

Attendu que, en vertu de l’alinéa 7(1)(d)^e de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l’exécution du plan de commercialisation que l’office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l’alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et du paragraphe 6(1)^d de l’annexe de la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*, ci-après.

Ottawa, (Ontario), le 12 novembre 2009

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT CANADIEN SUR LE CONTINGEMENT DE LA COMMERCIALISATION DES POULETS

MODIFICATION

1. L’annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*¹ est remplacée par l’annexe figurant à l’annexe du présent règlement.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 6 décembre 2009.

^a SOR/79-158; SOR/98-244

^b S.C. 1993, c. 3, par. 13(b)

^c R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d SOR/2002-1

^e S.C. 1993, c. 3, ss. 7(2)

^f C.R.C., c. 648

¹ SOR/2002-36

^a L.C. 1993, ch. 3, al. 13b)

^b L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2

^c DORS/79-158; DORS/98-244

^d DORS/2002-1

^e L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

^f C.R.C., ch. 648

¹ DORS/2002-36

SCHEDULE
(Section 1)

ANNEXE
(article 1)

SCHEDULE
(Sections 1, 5 and 7 to 10)

ANNEXE
(articles 1, 5 et 7 à 10)

LIMITS FOR PRODUCTION AND MARKETING OF CHICKEN FOR THE PERIOD BEGINNING ON DECEMBER 6, 2009 AND ENDING ON JANUARY 30, 2010

LIMITES DE PRODUCTION ET DE COMMERCIALISATION DU POULET POUR LA PÉRIODE COMMENÇANT LE 6 DÉCEMBRE 2009 ET SE TERMINANT LE 30 JANVIER 2010

Item.	Province	Column 2 Production Subject to Federal and Provincial Quotas (in live weight) (kg)	Column 3 Production Subject to Federal and Provincial Market Development Quotas (in live weight) (kg)
1.	Ont.	62,172,159	1,875,000
2.	Que.	50,743,911	5,794,000
3.	N.S.	6,708,748	0
4.	N.B.	5,217,159	0
5.	Man.	7,811,182	406,188
6.	B.C.	26,948,486	1,935,000
7.	P.E.I.	738,804	0
8.	Sask.	6,662,578	932,761
9.	Alta.	17,210,574	600,000
10.	Nfld. and Lab.	2,636,776	0
Total		186,850,377	11,542,949

Article	Province	Colonne 2 Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux (en poids vif) (kg)	Colonne 3 Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux d'expansion du marché (en poids vif) (kg)
1.	Ont.	62 172 159	1 875 000
2.	Qc	50 743 911	5 794 000
3.	N.-É.	6 708 748	0
4.	N.-B.	5 217 159	0
5.	Man.	7 811 182	406 188
6.	C.-B.	26 948 486	1 935 000
7.	Î.-P.-É.	738 804	0
8.	Sask.	6 662 578	932 761
9.	Alb.	17 210 574	600 000
10.	T.-N.-L.	2 636 776	0
Total		186 850 377	11 542 949

EXPLANATORY NOTE

NOTE EXPLICATIVE

(This note is not part of the Regulations.)

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

The amendment sets the limits for the production and marketing of chicken for the period beginning on December 6, 2009 and ending on January 30, 2010.

La modification vise à fixer les limites de production et de commercialisation du poulet pour la période commençant le 6 décembre 2009 et se terminant le 30 janvier 2010.

Registration

SI/2009-112 November 25, 2009

AN ACT TO AMEND THE LAW GOVERNING FINANCIAL INSTITUTIONS AND TO PROVIDE FOR RELATED AND CONSEQUENTIAL MATTERS

Order Fixing January 1, 2010 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act

P.C. 2009-1849 November 5, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 452 of *An Act to amend the law governing financial institutions and to provide for related and consequential matters*, chapter 6 of the Statutes of Canada, 2007, hereby fixes January 1, 2010 as the day on which subsection 186(1), sections 257, 263, 271, 275, 276, 278, 285 to 287, 292 and 296 to 298, subsection 309(2), section 445, subsection 446(1) and section 447 of the Act come into force.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

The Order fixes January 1, 2010 as the day on which certain provisions of *An Act to amend the law governing financial institutions and to provide for related and consequential matters* come into force. Those provisions amend the *Insurance Companies Act* and the *Winding-Up and Restructuring Act*.

Enregistrement

TR/2009-112 Le 25 novembre 2009

LOI MODIFIANT LA LÉGISLATION RÉGISSANT LES INSTITUTIONS FINANCIÈRES ET COMPORTANT DES MESURES CONNEXES ET CORRÉLATIVES

Décret fixant au 1^{er} janvier 2010 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi

C.P. 2009-1849 Le 5 novembre 2009

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 452 de la *Loi modifiant la législation régissant les institutions financières et comportant des mesures connexes et corrélatives*, chapitre 6 des Lois du Canada (2007), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 1^{er} janvier 2010 la date d'entrée en vigueur du paragraphe 186(1), des articles 257, 263, 271, 275, 276, 278, 285 à 287, 292 et 296 à 298, du paragraphe 309(2), de l'article 445, du paragraphe 446(1) et de l'article 447 de cette loi.

NOTE EXPLICATIVE

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

Le décret fixe au 1^{er} janvier 2010 l'entrée en vigueur de certaines dispositions de la *Loi modifiant la législation régissant les institutions financières et comportant des mesures connexes et corrélatives*. Ces dispositions modifient la *Loi sur les sociétés d'assurances* et la *Loi sur les liquidations et les restructurations*.

Registration
SI/2009-113 November 25, 2009

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Order Designating the Commission of Inquiry into the Decline of Sockeye Salmon in the Fraser River as a Department and the Prime Minister as Appropriate Minister

P.C. 2009-1861 November 5, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, hereby

(a) pursuant to paragraph (b)^a of the definition “department” in section 2 of the *Financial Administration Act*^b, designates the Commission of Inquiry into the Decline of Sockeye Salmon in the Fraser River as a department for the purposes of that Act; and

(b) pursuant to paragraph (b)^c of the definition “appropriate Minister” in section 2 of the *Financial Administration Act*, designates the Prime Minister as the appropriate Minister with respect to the Commission referred to in paragraph (a).

Enregistrement
TR/2009-113 Le 25 novembre 2009

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret désignant la Commission d'enquête sur le déclin des populations de saumon rouge du fleuve Fraser comme ministère et le premier ministre comme ministre compétent

C.P. 2009-1861 Le 5 novembre 2009

Sur recommandation du premier ministre, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

a) en vertu de l'alinéa b)^a de la définition de « ministère » à l'article 2 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*^b, désigne la Commission d'enquête sur le déclin des populations de saumon rouge du fleuve Fraser comme ministère pour l'application de cette loi;

b) en vertu de l'alinéa b)^c de la définition de « ministre compétent » à l'article 2 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, charge le premier ministre de l'administration de la commission visée à l'alinéa a) pour l'application de cette loi.

^a S.C. 1992, c. 1, ss. 69(3)

^b R.S., c. F-11

^c S.C. 1992, c. 1, ss. 69(1)

^a L.C. 1992, ch. 1, par. 69(3)

^b L.R., ch. F-11

^c L.C. 1992, ch. 1, par. 69(1)

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
SOR/2009-295	2009-1848	Canadian Food Inspection Agency	Regulations Amending the Introduced Forest Pest Compensation Regulations.....	2144
SOR/2009-296	2009-1850	Finance	Regulations Amending and Repealing Certain Regulations Made Under the Insurance Companies Act	2152
SOR/2009-297	2009-1851	Human Resources and Skills Development	Regulations Amending the Employment Insurance Regulations	2174
SOR/2009-298	2009-1855	Transport	Vancouver 2010 Aviation Security Regulations	2180
SOR/2009-299		Foreign Affairs and International Trade	Order Amending the Allocation Method Order (Beef and Veal)	2207
SOR/2009-300		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations	2210
SI/2009-112	2009-1849	Finance	Order Fixing January 1, 2010 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of An Act to amend the law governing financial institutions and to provide for related and consequential matters	2212
SI/2009-113	2009-1861	Prime Minister	Order Designating the Commission of Inquiry into the Decline of Sockeye Salmon in the Fraser River as a Department and the Prime Minister as Appropriate Minister.....	2213

INDEX	SOR: Statutory Instruments (Regulations)		Abbreviations: e — erratum n — new r — revises x — revokes		
	SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)				
Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments	
Allocation Method Order (Beef and Veal) — Order Amending Export and Import Permits Act	SOR/2009-299	10/11/09	2207		
Canadian Chicken Marketing Quota Regulations — Regulations Amending Farm Products Agencies Act	SOR/2009-300	13/11/09	2210		
Certain Regulations Made Under the Insurance Companies Act — Regulations Amending and Repealing Insurance Companies Act	SOR/2009-296	05/11/09	2152		
Commission of Inquiry into the Decline of Sockeye Salmon in the Fraser River as a Department and the Prime Minister as Appropriate Minister — Order Designating Financial Administration Act	SI/2009-113	25/11/09	2213	n	
Employment Insurance Regulations — Regulations Amending Employment Insurance Act	SOR/2009-297	05/11/09	2174		
Introduced Forest Pest Compensation Regulations — Regulations Amending Plant Protection Act	SOR/2009-295	05/11/09	2144		
Order Fixing January 1, 2010 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act An Act to amend the law governing financial institutions and to provide for related and consequential matters	SI/2009-112	25/11/09	2212	n	
Vancouver 2010 Aviation Security Regulations Aeronautics Act Canadian Air Transport Security Authority Act	SOR/2009-298	05/11/09	2180	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
DORS/2009-295	2009-1848	Agence canadienne d'inspection des aliments	Règlement modifiant le Règlement sur l'indemnisation relative aux parasites forestiers introduits	2144
DORS/2009-296	2009-1850	Finances	Règlement modifiant et abrogeant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les sociétés d'assurances.....	2152
DORS/2009-297	2009-1851	Ressources humaines et Développement des compétences	Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi.....	2174
DORS/2009-298	2009-1855	Transports	Règlement sur la sûreté aérienne — Vancouver 2010	2180
DORS/2009-299		Affaires étrangères et Commerce international	Arrêté modifiant l'Arrêté sur la méthode d'allocation de quotas (bœuf et veau)	2207
DORS/2009-300		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets	2210
TR/2009-112	2009-1849	Finances	Décret fixant au 1 ^{er} janvier 2010 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi modifiant la législation régissant les institutions financières et comportant des mesures connexes et corrélatives	2212
TR/2009-113	2009-1861	Premier ministre	Décret désignant la Commission d'enquête sur le déclin des populations de saumon rouge du fleuve Fraser comme ministre et le premier ministre comme ministre compétent	2213

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 ^o d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Assurance-emploi — Règlement modifiant le Règlement..... Assurance-emploi (Loi)	DORS/2009-297	05/11/09	2174	
Certains règlements pris en vertu de la Loi sur les sociétés d'assurances — Règlement modifiant et abrogeant..... Sociétés d'assurances (Loi)	DORS/2009-296	05/11/09	2152	
Commission d'enquête sur le déclin des populations de saumon rouge du fleuve Fraser comme ministre et le premier ministre comme ministre compétent — Décret désignant..... Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2009-113	25/11/09	2213	n
Contingentement de la commercialisation des poulets — Règlement modifiant le Règlement canadien..... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2009-300	13/11/09	2210	
Décret fixant au 1 ^{er} janvier 2010 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi..... Loi modifiant la législation régissant les institutions financières et comportant des mesures connexes et corrélatives	TR/2009-112	25/11/09	2212	n
Indemnisation relative aux parasites forestiers introduits — Règlement modifiant le Règlement..... Protection des végétaux (Loi)	DORS/2009-295	05/11/09	2144	
Méthode d'allocation de quotas (bœuf et veau) — Arrêté modifiant l'Arrêté..... Licences d'exportation et d'importation (Loi)	DORS/2009-299	10/11/09	2207	
Sûreté aérienne — Vancouver 2010 — Règlement..... Aéronautique (Loi) Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (Loi)	DORS/2009-298	05/11/09	2180	n



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