

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, APRIL 25, 2026

OTTAWA, LE SAMEDI 25 AVRIL 2026

Notice to Readers

The *Canada Gazette* is published under the authority of the *Statutory Instruments Act*. It consists of three parts as described below:

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory instruments (regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published biweekly
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after royal assent

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

Bilingual texts received as late as six working days before the requested Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Services and Procurement Canada by email at Info.Gazette@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Avis au lecteur

La *Gazette du Canada* est publiée conformément aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*. Elle est composée des trois parties suivantes :

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée toutes les deux semaines
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

Un texte bilingue reçu au plus tard six jours ouvrables avant la date de parution demandée paraîtra, le temps et autres ressources le permettant, le samedi visé.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Services publics et Approvisionnement Canada par courriel à l'adresse Info.Gazette@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

TABLE OF CONTENTS

| | |
|---|-----|
| Government notices | 778 |
| Appointment opportunities | 795 |
| Parliament | |
| House of Commons | 797 |
| Commissions | 798 |
| (agencies, boards and commissions) | |
| Miscellaneous notices | 808 |
| (banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents) | |
| Proposed regulations | 809 |
| (including amendments to existing regulations) | |
| Index | 893 |

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|-----|
| Avis du gouvernement | 778 |
| Possibilités de nominations | 795 |
| Parlement | |
| Chambre des communes | 797 |
| Commissions | 798 |
| (organismes, conseils et commissions) | |
| Avis divers | 808 |
| (banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé) | |
| Règlements projetés | 809 |
| (y compris les modifications aux règlements existants) | |
| Index | 894 |

GOVERNMENT NOTICES

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Report on comments to address comments on the environmental occurrences notification agreements

On October 18, 2025, a notice was published in the *Canada Gazette*, Part I, with respect to the availability, upon request, of the proposed environmental occurrences notification agreements (the “proposed notification agreements”) for a public consultation period of 60 days, ending on December 17, 2025.

The proposed notification agreements were developed by Environment and Climate Change Canada, and the governments of Ontario, Manitoba, British Columbia, Saskatchewan, Alberta, and Yukon.

In accordance with subsection 9(4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, this report summarizes one comment received and how this comment was addressed. Several editorial changes that clarify the text of the agreements have been accepted, but are not specified in this document. No notices of objection were filed.

Response to comments

One submission was received from a member of the public as follows:

“Please, notify, immediately, every municipal animal shelter, humane society, SPCA, and wildlife rehabilitation center in the area, letting them know there is a spill and animals will be coming in. They also need a plan in case of a spill.”

The environmental occurrences notification agreements (agreements) are limited to establishing a streamlined notification and information-sharing system between federal, provincial, and territorial governments for environmental occurrences reported under comparable legislative and regulatory provisions.

They do not create obligations to notify, share information with, or operationally direct municipal services or non-governmental organizations.

While coordination with such groups may occur under local or provincial emergency response plans, it falls

AVIS DU GOUVERNEMENT

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Rapport sur les commentaires pour aborder les commentaires formulés à l'égard des accords sur les avis d'événements environnementaux

Le 18 octobre 2025, un avis a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* concernant la disponibilité, sur demande, des projets d'accords sur les avis d'événements environnementaux (les « projets d'accords sur les avis »), pour une période de consultation publique de 60 jours se terminant le 17 décembre 2025.

Les projets d'accords sur les avis ont été élaborés par Environnement et Changement climatique Canada, en collaboration avec les gouvernements de l'Ontario, du Manitoba, de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Yukon.

Conformément au paragraphe 9(4) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, le présent rapport résume un commentaire reçu et la manière dont il a été traité. Plusieurs modifications de nature rédactionnelle visant à clarifier le texte des accords ont été acceptées, mais ne sont pas précisées dans le présent document. Aucun avis d'opposition n'a été déposé.

Réponse aux commentaires

Une observation a été reçue d'un membre du public, comme suit :

“Please, notify, immediately, every municipal animal shelter, humane society, SPCA, and wildlife rehabilitation center in the area, letting them know there is a spill and animals will be coming in. They also need a plan in case of a spill.”

Les accords sur les avis d'événements environnementaux (les « accords ») visent uniquement à établir un système rationalisé de notification et de partage de l'information entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux pour les événements environnementaux signalés en vertu de dispositions législatives et réglementaires comparables.

Ils ne créent pas d'obligations d'aviser des services municipaux ou des organisations non gouvernementales, ni de partager de l'information avec eux ou de diriger leurs interventions opérationnelles.

Bien qu'une coordination avec ces organismes puisse avoir lieu dans le cadre de plans d'intervention d'urgence

outside the legal and policy scope of the agreements. Therefore, no changes were made.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication of summary of the assessment of four substances in the Alkyl Halides Group specified on the Domestic Substances List and of Ministerial Statements (section 77 of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas a summary of the assessment conducted on four substances identified in the annex below pursuant to paragraphs 68(b) and (c) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the Act) is annexed hereby;

And whereas it is concluded that 1-bromopropane meets one or more of the criteria set out in section 64 of the Act,

Notice therefore is hereby given that the Minister of the Environment and the Minister of Health (the ministers) propose, under paragraph 77(6)(b) of the Act, to recommend to Her Excellency the Governor in Council that this substance be added to Part 2 of Schedule 1 to the Act.

Notice is given that the ministers propose, for the purposes of subparagraph 77(6)(c)(i) of the Act, to regulate 1-bromopropane under the Act, or another Act of Parliament, to restrict its uses in silicone mould release spray, electrical equipment cleaner spray, textile ink remover spray and automotive air conditioning flush.

Notice is furthermore given that the ministers have released a risk management approach document for 1-bromopropane to continue discussions with stakeholders on the manner in which the ministers intend to develop a proposed regulation or instrument respecting preventive or control actions in relation to the substance.

And whereas it is concluded that bromoethane, chloroethane and *trans*-1,2-dichloroethene do not meet any of the criteria set out in section 64 of the Act,

Notice therefore is hereby given, for the purposes of paragraph 77(6)(b) of the Act, that the ministers propose to take no further action on these substances at this time.

locaux ou provinciaux, cela dépasse le cadre juridique et stratégique des accords. Par conséquent, aucune modification n'a été apportée.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

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

Publication du résumé de l'évaluation de quatre substances du groupe des halogénures d'alkyle inscrites sur la Liste intérieure et des déclarations ministérielles [article 77 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu qu'un résumé de l'évaluation des quatre substances dans l'annexe ci-dessous réalisée en application des alinéas 68b) et c) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [la Loi] est ci-annexé;

Attendu qu'il est conclu que le 1-bromopropane satisfait à au moins un des critères énoncés à l'article 64 de la Loi,

Avis est par les présentes donné que le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé (les ministres) proposent, en vertu de l'alinéa 77(6)b) de la Loi, de recommander à Son Excellence la Gouverneure en conseil que le 1-bromopropane soit inscrit à la partie 2 de l'annexe 1 de la Loi.

Avis est de plus donné que les ministres proposent, aux fins du sous-alinéa 77(6)(c)(i) de la Loi, de réglementer le 1-bromopropane en vertu de la Loi ou d'une autre loi du Parlement, afin de restreindre son utilisation dans les aérosols de démoulage pour moules en silicone, les nettoyants en aérosol pour appareils électriques, les encrivores en aérosol pour tissus et les produits pour la vidange du fluide frigorigène des climatiseurs d'automobiles.

Avis est de plus donné que les ministres ont publié un document sur l'approche de gestion des risques pour le 1-bromopropane afin de continuer les discussions avec les parties intéressées sur la façon dont ils entendent élaborer un projet de règlement ou d'instrument concernant les mesures de prévention ou de contrôle relatives à cette substance.

Attendu qu'il est conclu que le bromoéthane, le chloroéthane et le *trans*-dichloroéthylène ne satisfont à aucun des critères de l'article 64 de la Loi,

Avis est par les présentes donné, aux fins de l'alinéa 77(6)b) de la Loi, que les ministres proposent de ne rien faire à l'égard du bromoéthane, du chloroéthane et du *trans*-dichloroéthylène pour le moment.

Public comment period on the risk management approach — April 25, 2026, to June 24, 2026

Any person may, within 60 days after publication of this notice, file with the Minister of the Environment written comments on the risk management approach document. More information regarding the scientific considerations may be obtained from the [Canada.ca \(Chemical substances\) website](https://www.canada.ca/chemical-substances). The [assessment](#) and the [risk management approach document](#) may also be consulted.

How to participate: All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to the Substances Management Information Line, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3, by one of the following methods:

- by email to substances@ec.gc.ca;
- by using the online reporting system available through [Environment and Climate Change Canada's Single Window](#).

In accordance with section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person who provides information in response to this notice may submit with the information a request that it be treated as confidential. The request must provide reasons as provided for under subsection 313(2) of the Act.

Julie Dabrusin

Minister of the Environment

Marjorie Michel

Minister of Health

ANNEX**Summary of the assessment of the Alkyl Halides Group**

Pursuant to section 68 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), the Minister of the Environment and the Minister of Health have conducted an assessment of four substances referred to collectively under the Chemicals Management Plan as the Alkyl Halides Group. The Chemical Abstracts Service Registry Numbers (CAS RNs),¹ the *Domestic Substances List* (DSL) names and the common name of these substances are listed in the table

¹ The Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) is the property of the American Chemical Society, and any use or redistribution, except as required in supporting regulatory requirements and/or for reports to the Government of Canada when the information and the reports are required by law or administrative policy, is not permitted without the prior, written permission of the American Chemical Society.

Période de commentaires du public sur l'approche de gestion des risques — du 25 avril 2026 au 24 juin 2026

Dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, quiconque le souhaite peut soumettre par écrit à la ministre de l'Environnement des commentaires sur le document sur l'approche de gestion des risques. Des précisions sur les considérations scientifiques peuvent être obtenues à partir du [site Web Canada.ca \(Substances chimiques\)](https://www.canada.ca/substances-chimiques). L'évaluation et le [document sur l'approche de gestion des risques](#) peuvent également être consultés.

Comment participer : Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et être envoyés à la Ligne d'information sur la gestion des substances, Ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3, par l'un des moyens suivants :

- par courriel à substances@ec.gc.ca;
- au moyen du système de déclaration en ligne accessible par l'entremise du [Guichet unique d'Environnement et Changement climatique Canada](#).

Conformément à l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, quiconque fournit des renseignements en réponse au présent avis peut en même temps demander que ceux-ci soient considérés comme confidentiels. La demande doit fournir les raisons conformément au paragraphe 313(2) de la Loi.

La ministre de l'Environnement

Julie Dabrusin

La ministre de la Santé

Marjorie Michel

ANNEXE**Résumé de l'évaluation du groupe des halogénures d'alkyle**

En vertu de l'article 68 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ont réalisé une évaluation de quatre substances qui collectivement sont appelées substances du groupe des halogénures d'alkyle dans le cadre du Plan de gestion des produits chimiques. Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS)¹, le nom sur la *Liste intérieure* (LI) et le

¹ Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) est la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution, sauf si elle sert à répondre aux besoins législatifs ou si elle est nécessaire pour les rapports destinés au gouvernement du Canada lorsque des renseignements ou des rapports sont exigés par la loi ou une politique administrative, est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society.

below. Bromoethane and chloroethane were identified as priorities for assessment under subsection 73(1) of CEPA.

Table: Substances in the Alkyl Halides Group

| CAS RN | DSL name | Common name |
|----------|-----------------------------|----------------------------------|
| 74-96-4 | Ethane, bromo- | Bromoethane |
| 75-00-3 | Ethane, chloro- | Chloroethane |
| 106-94-5 | Propane, 1-bromo- | 1-Bromopropane |
| 156-60-5 | Ethene, 1,2-dichloro-, (E)- | <i>Trans</i> -1,2-dichloroethene |

All of the substances in the Alkyl Halides Group are synthesized commercially. In addition, bromoethane and 1-bromopropane are naturally occurring. According to the information submitted in response to a survey under section 71 of CEPA, between 1 000 kg and 10 000 kg of 1-bromopropane was reported to be manufactured in Canada in 2008. No manufacturing activity was reported for the other substances. Bromoethane, chloroethane, and 1-bromopropane were reported to be imported into Canada in total quantities of up to 1 000 000 kg in 2008, and *trans*-1,2-dichloroethene in a quantity of 382 744 kg in 2011. Three of the four substances in the Alkyl Halides Group (chloroethane, 1-bromopropane, and *trans*-1,2-dichloroethene) may be found in a number of products available to consumers, including liquid or aerosol cleaners or degreasers, aerosol starting fluids (engine starting aid), automotive air conditioning (A/C) flush, silicone mould release spray, spray foam insulation, and textile ink remover spray.

The ecological risks of substances in the Alkyl Halides Group were characterized using the ecological risk classification of organic substances (ERC) approach, which is a risk-based approach that employs multiple metrics for both hazard and exposure, with weighted consideration of multiple lines of evidence for determining risk classification. Hazard profiles are based principally on metrics regarding mode of toxic action, chemical reactivity, food web-derived internal toxicity thresholds, bioavailability, and chemical and biological activity. Metrics considered in the exposure profiles include potential emission rate, overall persistence, and long-range transport potential. A risk matrix is used to assign a low, moderate, or high level of potential concern for substances on the basis of their hazard and exposure profiles. Based on the outcome of the ERC analysis, substances in the Alkyl Halides Group are considered unlikely to be causing ecological harm.

nom commun de ces substances figurent dans le tableau ci-dessous. Le bromoéthane et le chloroéthane ont été jugés prioritaires pour une évaluation, conformément au paragraphe 73(1) de la LCPE.

Tableau : Substances du groupe des halogénures d'alkyle

| NE CAS | Nom sur la LI | Nom commun |
|----------|----------------------|--------------------------------|
| 74-96-4 | Bromoéthane | Bromoéthane |
| 75-00-3 | Chloroéthane | Chloroéthane |
| 106-94-5 | 1-Bromopropane | 1-Bromopropane |
| 156-60-5 | 1,2-Dichloroéthylène | <i>trans</i> -Dichloroéthylène |

Toutes les substances du groupe des halogénures d'alkyle sur le marché sont synthétisées. De plus, le bromoéthane et le 1-bromopropane sont présents à l'état naturel. D'après les renseignements fournis en réponse à une enquête menée aux termes de l'article 71 de la LCPE, entre 1 000 kg et 10 000 kg de 1-bromopropane auraient été fabriqués au Canada en 2008. Aucune activité de fabrication n'a été déclarée pour les autres substances. Les importations de bromoéthane, de chloroéthane et de 1-bromopropane au Canada ont été déclarées en quantités totales allant jusqu'à 1 000 000 kg en 2008, et celles de *trans*-dichloroéthylène en une quantité de 382 744 kg en 2011. Trois des quatre substances du groupe des halogénures d'alkyle, soit le chloroéthane, le 1-bromopropane et le *trans*-dichloroéthylène, peuvent être présents dans plusieurs produits de consommation, notamment les nettoyants ou les dégraissants en liquide ou en aérosol, les liquides d'allumage à pulvériser (dispositif de démarrage du moteur), les produits pour la vidange du fluide frigorigène des climatiseurs d'automobiles, les aérosols de démoulage pour moules en silicone, les mousses isolantes en aérosol et les encrivores en aérosol pour tissus.

Les risques pour l'environnement associés aux substances du groupe des halogénures d'alkyle ont été caractérisés à l'aide de l'approche de classification du risque écologique des substances organiques (CRE), une méthode fondée sur le risque qui tient compte de plusieurs paramètres liés au danger et à l'exposition, et qui pondère les divers éléments de preuve pour établir le classement du risque. Les profils de danger reposent principalement sur des paramètres liés au mode d'action toxique, à la réactivité chimique, aux seuils de toxicité interne établis en fonction du réseau trophique, à la biodisponibilité et à l'activité chimique et biologique. Parmi les paramètres pris en compte dans les profils d'exposition, il y a le taux d'émission potentielle, la persistance globale et le potentiel de transport à grande distance. Une matrice de risques a été employée pour attribuer aux substances un niveau de préoccupation faible, moyen ou élevé, fondé sur leurs profils de danger et d'exposition. La CRE a permis de déterminer qu'il est peu probable que les substances du groupe des halogénures d'alkyle causent des effets nocifs pour l'environnement.

Considering all available lines of evidence presented in this assessment, there is a low risk of harm to the environment from the four substances in the Alkyl Halides Group. It is concluded that bromoethane, chloroethane, 1-bromopropane, and *trans*-1,2-dichloroethene do not meet the criteria under paragraph 64(a) or (b) of CEPA, as they are not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity or that constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends.

The risk posed to human health by substances in the Alkyl Halides Group was characterized on the basis of available health effects and exposure information. Assessments from the World Health Organization, the Organisation for Economic Co-operation and Development, the International Agency for Research on Cancer, and the United States Environmental Protection Agency were used to inform the health effects characterization in this assessment.

The general population of Canada may be exposed to bromoethane primarily from indoor and ambient air. Bromoethane is not anticipated to be found in products available to consumers. For bromoethane, olfactory epithelium respiratory metaplasia of the nasal cavity and cancer were considered to be the critical effects. Based on the anticipated incremental lifetime cancer risk from exposure through air, cancer is not anticipated to present a health risk of concern. Margins of exposure between the exposure estimates and the critical effects observed in animal studies are considered to be adequate to address uncertainties in the health effects and exposure databases for the non-cancer endpoint.

The general population of Canada may be exposed to chloroethane primarily from indoor and ambient air, and from the use of starting fluid spray. For chloroethane, developmental toxicity and cancer were considered to be the critical effects. Based on the anticipated incremental lifetime cancer risk from exposure through air, cancer is not anticipated to present a health risk of concern. Margins of exposure between the exposure estimates and the critical effects observed in animal studies are considered to be adequate to address uncertainties in the health effects and exposure databases for the non-cancer endpoint.

The general population of Canada may be exposed to 1-bromopropane primarily from indoor air, and from the use of silicone mould release spray, electrical equipment cleaner spray, automotive A/C flush, and textile

Compte tenu de tous les éléments de preuve contenus dans la présente évaluation, les quatre substances du groupe des halogénures d'alkyle présentent un faible risque de causer des effets nocifs pour l'environnement. Il a été conclu que le bromoéthane, le chloroéthane, le 1-bromopropane et le *trans*-dichloroéthylène ne satisfont pas aux critères énoncés aux alinéas 64a) ou b) de la LCPE, car ils ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique, ou à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie.

Le risque posé par les substances du groupe des halogénures d'alkyle pour la santé humaine a été caractérisé à l'aide des renseignements disponibles relativement aux effets sur la santé et à l'exposition. Aux fins de la caractérisation des effets sur la santé, les évaluations réalisées par l'Organisation mondiale de la Santé, l'Organisation de coopération et de développement économiques, le Centre international de recherche sur le cancer et l'Environmental Protection Agency des États-Unis ont été utilisées.

La population générale du Canada peut être exposée au bromoéthane principalement par l'air intérieur et l'air ambiant. Le bromoéthane ne devrait pas être présent dans les produits de consommation. En ce qui concerne cette substance, les effets critiques ont été établis comme étant la métaplasie de l'épithélium olfactif (dans la cavité nasale) et le cancer. Compte tenu du risque prévisible accru de cancer à vie découlant de l'exposition à la substance dans l'air, le cancer ne devrait pas présenter un risque préoccupant pour la santé. Les marges d'exposition entre la concentration estimative de l'exposition et les effets critiques autres que cancérogènes observés dans les études sur les animaux ont été jugées suffisantes pour compenser les incertitudes dans les bases de données sur l'exposition et les effets sur la santé.

La population générale du Canada pourrait être exposée au chloroéthane par l'air intérieur et l'air ambiant, principalement, et par l'utilisation de liquides d'allumage en aérosol. En ce qui concerne cette substance, les effets critiques ont été établis comme étant la toxicité pour le développement et le cancer. Compte tenu du risque prévisible accru de cancer à vie découlant de l'exposition à la substance dans l'air, le risque de cancer ne devrait pas être préoccupant. Les marges d'exposition entre les concentrations estimatives de l'exposition et celles entraînant les effets critiques autres que cancérogènes observés dans les études chez les animaux ont été jugées suffisantes pour compenser les incertitudes dans les bases de données sur l'exposition et les effets sur la santé.

La population générale du Canada peut être exposée au 1-bromopropane principalement par l'air intérieur ainsi que par les aérosols de démoulage pour moules en silicone, les nettoyeurs en aérosol pour appareils électriques,

ink remover spray, with the primary route of exposure being inhalation. For 1-bromopropane, cancer, developmental toxicity, and neurotoxicity were considered to be the critical effects. Based on the anticipated incremental lifetime cancer risk from exposure through air, cancer is not anticipated to present a health risk of concern. Margins of exposure between the exposure estimates and the critical effects observed in animal studies are considered to be potentially inadequate to address uncertainties in the health effects and exposure databases for the non-cancer endpoint. Specifically, the margins between the exposure estimates and the developmental endpoints for the use of silicone mould release spray, electrical equipment cleaner spray, automotive A/C flush, and textile ink remover spray are anticipated to present a health risk.

The general population of Canada may be exposed to *trans*-1,2-dichloroethene primarily from indoor and ambient air, and from the use of textile spot removers. For *trans*-1,2-dichloroethene, immunotoxicity was considered to be the critical effect for chronic exposure, and developmental effects were considered to be the critical effect for acute exposures. Margins of exposure between the exposure estimates and the critical effects observed in animal studies are considered to be adequate to address uncertainties in the health effects and exposure databases for non-cancer endpoints.

The human health assessment took into consideration those groups of individuals living in Canada who, due to greater susceptibility or greater exposure, may be more vulnerable to experiencing adverse health effects. The risk of increased susceptibility during reproduction and development, as well as the risk for people living in the vicinity of commercial or industrial facilities releasing bromoethane and chloroethane (including First Nations communities), was assessed, and age-specific exposure estimates were derived. Generally, infants and children were found to have higher potential exposure to the four alkyl halide substances than adults. All of these populations were taken into consideration during assessment of the potential harm to human health.

Considering all of the information presented in this assessment, it is concluded that 1-bromopropane meets the criterion under paragraph 64(c) of CEPA, as it is entering or may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

les produits pour la vidange du fluide frigorigène des climatiseurs d'automobiles et les encrivores en aérosol pour tissus, et la principale voie d'exposition étant l'inhalation. En ce qui concerne cette substance, les effets critiques ont été établis comme étant la cancérogénicité, la toxicité pour le développement et la neurotoxicité. Compte tenu du risque prévisible accru de cancer à vie découlant de l'exposition à la substance dans l'air, le risque de cancer ne devrait pas être préoccupant. Les marges d'exposition entre les concentrations estimatives de l'exposition et celles entraînant des effets critiques autres que cancérogènes observés dans les études sur les animaux ont été jugées potentiellement insuffisantes pour compenser les incertitudes dans les bases de données sur l'exposition et les effets sur la santé. En particulier, selon les prévisions, les marges entre les concentrations estimatives de l'exposition et les effets sur le développement découlant de l'utilisation d'aérosols de démoulage pour moules en silicone, de nettoyeurs en aérosol pour appareils électriques, de produits pour la vidange du fluide frigorigène des climatiseurs d'automobiles et d'encrivores en aérosol pour tissus présenteraient un risque pour la santé.

La population générale du Canada peut être exposée au *trans*-dichloroéthylène principalement par l'air intérieur et l'air ambiant, et par l'utilisation de détachants pour tissus. Pour le *trans*-dichloroéthylène, l'immunotoxicité a été considérée comme l'effet critique de l'exposition chronique, tandis que les effets sur le développement ont été considérés comme les effets critiques de l'exposition aiguë. Les marges d'exposition entre les concentrations estimatives de l'exposition et celles entraînant des effets critiques autres que cancérogènes observés dans les études sur les animaux ont été jugées suffisantes pour compenser les incertitudes dans les bases de données sur l'exposition et les effets sur la santé.

Dans l'évaluation des risques pour la santé humaine, les groupes de la population vivant au Canada qui, en raison d'une sensibilité ou d'une exposition accrues, pourraient être plus vulnérables aux effets nocifs pour la santé ont été pris en compte. Le risque de sensibilité accrue pendant la reproduction et le développement, ainsi que le risque pour les personnes vivant à proximité d'installations industrielles ou commerciales utilisant du bromoéthane et du chloroéthane (notamment les communautés des Premières Nations), a été évalué, et l'exposition selon l'âge a été estimée. En général, il a été établi que les nourrissons et les enfants pouvaient être plus exposés aux quatre halogénures d'alkyle que les adultes. Tous ces sous-groupes de la population ont été pris en compte dans l'évaluation des dangers pour la santé humaine.

À la lumière des renseignements figurant dans la présente d'évaluation, il a été conclu que le 1-bromopropane satisfait au critère de l'alinéa 64c) de la LCPE, car il pénètre ou peut pénétrer dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie et la santé humaines.

However, it is concluded that bromoethane, chloroethane and *trans*-1,2-dichloroethene do not meet the criterion under paragraph 64(c) of CEPA, as they are not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Overall conclusion

It is therefore concluded that 1-bromopropane meets one or more of the criteria set out in section 64 of CEPA, and that bromoethane, chloroethane, and *trans*-1,2-dichloroethene do not meet any of the criteria set out in section 64 of CEPA.

The [assessment](#) and the [risk management approach document](#) for these substances are available on the [Canada.ca](#) (Latest news about the Chemicals Management Plan) website.

DEPARTMENT OF TRANSPORT

CANADA SHIPPING ACT, 2001

Interim Order for the Protection of North Atlantic Right Whales (Eubalaena glacialis) in the Gulf of St. Lawrence, 2026

Whereas the Minister of Transport believes that the annexed *Interim Order for the Protection of North Atlantic Right Whales (Eubalaena glacialis) in the Gulf of St. Lawrence, 2026* is required to deal with a direct or indirect risk to marine safety or to the marine environment;

And whereas the provisions of the annexed Interim Order may be contained in a regulation made under paragraphs 35.1(1)(k)^a and 136(1)(f)^b of the *Canada Shipping Act, 2001*^c;

Therefore, the Minister of Transport, under subsection 10.1(1)^d of the *Canada Shipping Act, 2001*^c, makes the annexed *Interim Order for the Protection of North Atlantic Right Whales (Eubalaena glacialis) in the Gulf of St. Lawrence, 2026*.

Ottawa, April 14, 2026

Steven MacKinnon
Minister of Transport

Toutefois, il a été conclu que le bromoéthane, le chloroéthane et le *trans*-dichloroéthylène ne satisfont pas au critère énoncé à l'alinéa 64c) de la LCPE, car ils ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Conclusion générale

Il est donc conclu que le 1-bromopropane satisfait à un ou plusieurs des critères énoncés à l'article 64 de la LCPE, et que le bromoéthane, le chloroéthane et le *trans*-dichloroéthylène ne satisfont à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la LCPE.

L'évaluation et le [document sur l'approche de gestion des risques](#) pour ces substances sont disponibles sur le [site Web Canada.ca](#) (Dernières nouvelles sur le Plan de gestion des produits chimiques).

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Arrêté d'urgence de 2026 visant la protection des baleines noires de l'Atlantique Nord (Eubalaena glacialis) dans le golfe du Saint-Laurent

Attendu que le ministre des Transports estime que l'*Arrêté d'urgence de 2026 visant la protection des baleines noires de l'Atlantique Nord (Eubalaena glacialis) dans le golfe du Saint-Laurent*, ci-après, est nécessaire pour parer à un risque — direct ou indirect — à la sécurité maritime ou au milieu marin;

Attendu que les dispositions de cet arrêté d'urgence peuvent faire partie d'un règlement pris en vertu des alinéas 35.1(1)(k)^a et 136(1)(f)^b de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^c;

À ces causes, le ministre des Transports, en vertu du paragraphe 10.1(1)^d de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^c, prend l'*Arrêté d'urgence de 2026 visant la protection des baleines noires de l'Atlantique Nord (Eubalaena glacialis) dans le golfe du Saint-Laurent*, ci-après.

Ottawa, le 14 avril 2026

Le ministre des Transports
Steven MacKinnon

^a S.C. 2018, c. 27, s. 692

^b S.C. 2005, c. 29, s. 18

^c S.C. 2001, c. 26

^d S.C. 2018, c. 27, s. 690

^a L.C. 2018, ch. 27, art. 692

^b L.C. 2005, ch. 29, art. 18

^c L.C. 2001, ch. 26

^d L.C. 2018, ch. 27, art. 690

Interim Order for the Protection of North Atlantic Right Whales (*Eubalaena glacialis*) in the Gulf of St. Lawrence, 2026

Definitions

Definitions

1 The following definitions apply in this Interim Order.

buffer area means the area that extends 5 nautical miles south of a dynamic shipping zone and that extends 2.5 nautical miles east and west of that zone and of the area that is 5 nautical miles south of that zone. (*zone tampon*)

dynamic shipping zone means a zone described in Part 2 of the schedule. (*zone de transport maritime dynamique*)

Minister means the Minister of Transport. (*ministre*)

navigational warning means a communication identified as a navigational warning, or NAVWARN, that the Canadian Coast Guard publishes online or broadcasts. (*avertissement de navigation*)

restricted area means the area that is within the southern static zone and that is described in Part 4 of the schedule. (*zone de restriction*)

right whale means a North Atlantic right whale (*Eubalaena glacialis*). (*baleine noire*)

seasonal management area means an area described in Part 3 of the schedule. (*zone de gestion saisonnière*)

static zone means a zone described in Part 1 of the schedule. (*zone statique*)

Application

Vessels

2 (1) This Interim Order applies to vessels that are more than 13 m in length.

Non-application

(2) This Interim Order does not apply to

(a) a vessel in distress or providing assistance to a person or vessel in distress; or

(b) a government vessel being used

(i) for law enforcement activities,

(ii) for search and rescue operations, or

Arrêté d'urgence de 2026 visant la protection des baleines noires de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*) dans le golfe du Saint-Laurent

Définitions

Définitions

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

avertissement de navigation Communication identifiée comme étant un avertissement de navigation, ou un AVNAV, que la Garde côtière canadienne publie en ligne ou diffuse. (*navigational warning*)

baleine noire Baleine noire de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*). (*right whale*)

ministre Le ministre des Transports. (*Minister*)

zone de gestion saisonnière Zone visée à la partie 3 de l'annexe. (*seasonal management area*)

zone de restriction Zone comprise dans la zone statique Sud et visée à la partie 4 de l'annexe. (*restricted area*)

zone de transport maritime dynamique Zone visée à la partie 2 de l'annexe. (*dynamic shipping zone*)

zone tampon Zone qui s'étend de 5 milles marins vers le sud d'une zone de transport maritime dynamique et qui s'étend de 2,5 milles marins vers l'est et l'ouest de cette zone ainsi que de la zone de 5 milles marins vers le sud de cette zone. (*buffer area*)

zone statique Zone visée à la partie 1 de l'annexe. (*static zone*)

Champ d'application

Bâtiments

2 (1) Le présent arrêté d'urgence s'applique aux bâtiments d'une longueur supérieure à 13 m.

Non-application

(2) Le présent arrêté d'urgence ne s'applique pas :

a) aux bâtiments en détresse ni à ceux prêtant assistance aux personnes ou aux bâtiments en détresse;

b) aux bâtiments d'État utilisés pour :

(i) effectuer des activités de contrôle d'application de la loi,

(iii) for the purpose of ensuring the competency of the crew or the operational readiness of the vessel or crew with respect to those activities or operations.

Definition of *length*

(3) For the purposes of subsection (1), **length** means the distance measured from the forward end of the foremost outside surface of the hull shell to the aft end of the aftermost outside surface of the hull shell.

Static Zones

Speed limit

3 A vessel must not proceed at a speed in excess of 10 knots over ground within a static zone.

Exclusion — commercial fishing and ice clearing

4 (1) The following vessels are not subject to the speed limit set out in section 3:

- (a) a vessel being used for commercial fishing in waters that are not more than 36.57 m deep; and
- (b) an air cushion vessel operated by the Government of Canada that is being used for ice-clearing activities.

Exception — right whale detection

(2) However, if the Minister detects a right whale in waters that are not more than 36.57 m deep within a static zone in respect of which no navigational warning is in effect, the Minister must request that the Canadian Coast Guard publish or broadcast a navigational warning indicating that the speed limit set out in section 3 applies to a vessel referred to in paragraph (1)(a) within that zone.

Speed limit

(3) From the time that the navigational warning comes into effect, the speed limit set out in section 3 applies to a vessel referred to in paragraph (1)(a) within the zone referred to in the warning.

No right whale detection

(4) If, after a period of at least 15 days after the day on which the right whale in respect of which the navigational warning is published or broadcast is detected, the Minister does not detect a right whale in waters that are not more than 36.57 m deep within the static zone referred to in the warning, the Minister must request that the Canadian Coast Guard publish or broadcast a new navigational warning indicating that the speed limit no longer applies to a vessel referred to in paragraph (1)(a).

(ii) effectuer des opérations de recherche et de sauvetage,

(iii) assurer, à l'égard de ces activités ou opérations, la compétence de l'équipage ou la disponibilité opérationnelle du bâtiment ou de l'équipage.

Définition de *longueur*

(3) Pour l'application du paragraphe (1), la **longueur** est la distance mesurée de l'extrémité avant de la surface externe la plus avancée de la coque jusqu'à l'extrémité arrière de la surface externe la plus reculée de la coque.

Zones statiques

Limite de vitesse

3 Il est interdit aux bâtiments de naviguer à une vitesse supérieure à dix nœuds sur le fond dans les zones statiques.

Exclusion — pêche commerciale et dégagement de la glace

4 (1) Les bâtiments ci-après sont soustraits à l'application de la limite de vitesse prévue à l'article 3 :

- a) les bâtiments utilisés pour la pêche commerciale dans des eaux atteignant une profondeur d'au plus 36,57 m;
- b) les aéroglisseurs exploités par le gouvernement du Canada et utilisés pour dégager la glace.

Exception — détection de baleines noires

(2) Toutefois, si le ministre détecte une baleine noire dans les eaux atteignant une profondeur d'au plus 36,57 m dans une zone statique à l'égard de laquelle aucun avertissement de navigation n'est en vigueur, il demande à la Garde côtière canadienne de publier ou de diffuser un avertissement de navigation indiquant que les bâtiments visés à l'alinéa (1)a) sont assujettis à la limite de vitesse prévue à l'article 3 dans cette zone.

Limite de vitesse

(3) À compter de l'heure de la prise d'effet de l'avertissement de navigation, les bâtiments visés à l'alinéa (1)a) sont assujettis à la limite de vitesse prévue à l'article 3 dans la zone précisée dans cet avertissement.

Aucune détection de baleines noires

(4) Si le ministre ne détecte aucune baleine noire dans les eaux atteignant une profondeur d'au plus 36,57 m dans la zone statique précisée dans l'avertissement de navigation après une période d'au moins quinze jours suivant la date de détection de la baleine noire à l'égard de laquelle l'avertissement de navigation a été publié ou diffusé, il demande à la Garde côtière canadienne de publier ou de diffuser un nouvel avertissement de navigation indiquant que la limite de vitesse cesse de s'appliquer aux bâtiments visés à l'alinéa (1)a).

Duration

(5) The speed limit ceases to apply to a vessel referred in paragraph (1)(a) from the time that the new navigational warning comes into effect.

Dynamic Shipping Zones

Right whale detection

5 (1) If the Minister detects a right whale within a dynamic shipping zone or within the buffer area of such a zone, the Minister must request that the Canadian Coast Guard publish or broadcast a navigational warning indicating that a vessel must not proceed at a speed in excess of 10 knots over ground within that zone.

Speed limit

(2) From the time that the navigational warning comes into effect, a vessel must not proceed at a speed in excess of 10 knots over ground within the zone referred to in the warning.

No right whale detection

(3) If, after a period of at least 15 days after the day on which the right whale in respect of which the navigational warning is published or broadcast is detected, the Minister does not detect a right whale within the dynamic shipping zone referred to in the warning or within that zone's buffer area, the Minister must request that the Canadian Coast Guard publish or broadcast a new navigational warning indicating that the speed limit no longer applies.

Duration

(4) The speed limit ceases to apply from the time that the new navigational warning comes into effect.

Inability to conduct detection activities

6 (1) If the Government of Canada is unable for a period of at least seven days to conduct right whale detection activities or to have those activities conducted on its behalf, in respect of a dynamic shipping zone or the buffer area of such a zone, the Minister must request that the Canadian Coast Guard publish or broadcast a navigational warning indicating that a vessel must not proceed at a speed in excess of 10 knots over ground within that zone.

Speed limit

(2) From the time that the navigational warning comes into effect, a vessel must not proceed at a speed in excess of 10 knots over ground within the zone referred to in the navigational warning.

Durée

(5) La limite de vitesse cesse de s'appliquer aux bâtiments visés à l'alinéa (1)a) à compter de l'heure de la prise d'effet du nouvel avertissement de navigation.

Zones de transport maritime dynamique

Détection de baleines noires

5 (1) Si le ministre détecte une baleine noire dans une zone de transport maritime dynamique, ou dans la zone tampon de celle-ci, à l'égard de laquelle aucun avertissement de navigation n'est en vigueur, il demande à la Garde côtière canadienne de publier ou de diffuser un avertissement de navigation indiquant qu'il est interdit aux bâtiments de naviguer à une vitesse supérieure à dix nœuds sur le fond dans cette zone.

Limite de vitesse

(2) À compter de l'heure de la prise d'effet de l'avertissement de navigation, il est interdit aux bâtiments de naviguer à une vitesse supérieure à dix nœuds sur le fond dans la zone précisée dans cet avertissement.

Aucune détection de baleines noires

(3) Si le ministre ne détecte aucune baleine noire dans la zone de transport maritime dynamique précisée dans l'avertissement de navigation ou dans la zone tampon de celle-ci après une période d'au moins quinze jours suivant la date de détection de la baleine noire à l'égard de laquelle l'avertissement a été publié ou diffusé, il demande à la Garde côtière canadienne de publier ou de diffuser un nouvel avertissement de navigation indiquant que la limite de vitesse cesse de s'appliquer.

Durée

(4) La limite de vitesse cesse de s'appliquer à compter de l'heure de la prise d'effet du nouvel avertissement de navigation.

Incapacité d'effectuer des activités de détection

6 (1) Si le gouvernement du Canada n'a pas pu, pendant une période d'au moins sept jours, effectuer ou faire effectuer une activité de détection des baleines noires à l'égard d'une zone de transport maritime dynamique ou de la zone tampon de celle-ci, le ministre demande à la Garde côtière canadienne de publier ou de diffuser un avertissement de navigation indiquant qu'il est interdit aux bâtiments de naviguer à une vitesse supérieure à dix nœuds sur le fond dans cette zone de transport maritime dynamique.

Limite de vitesse

(2) À compter de l'heure de la prise d'effet de l'avertissement de navigation, il est interdit aux bâtiments de naviguer à une vitesse supérieure à dix nœuds sur le fond dans la zone précisée dans l'avertissement de navigation.

Detection activities resume

(3) When whale detection activities resume, the Minister must request that the Canadian Coast Guard publish or broadcast a new navigational warning indicating that the speed limit no longer applies.

Duration

(4) The speed limit ceases to apply from the time that the new navigational warning comes into effect.

Seasonal Management Areas

Beginning of season

7 Until June 30, 2026, a vessel must not proceed at a speed in excess of 10 knots over ground within a seasonal management area.

Right whale detection

8 (1) Beginning on July 1, 2026, if the Minister detects a right whale within a seasonal management area in respect of which no navigational warning is in effect, the Minister must request that the Canadian Coast Guard publish or broadcast a navigational warning indicating that a vessel must not proceed at a speed in excess of 10 knots over ground within that area.

Speed limit

(2) From the time that the navigational warning comes into effect, a vessel must not proceed at a speed in excess of 10 knots over ground within the area referred to in the navigational warning.

No right whale detection

(3) If, after a period of at least 15 days after the day on which the right whale in respect of which the navigational warning is published or broadcast is detected, the Minister does not detect a right whale within the seasonal management area referred to in the warning, the Minister must request that the Canadian Coast Guard publish or broadcast a new navigational warning indicating that the speed limit no longer applies.

Duration

(4) The speed limit ceases to apply from the time that the new navigational warning comes into effect.

Restricted Area

Restricted area

9 (1) The Minister must request that the Canadian Coast Guard publish or broadcast a navigational warning indicating that a vessel must not navigate within the restricted area if the Minister determines that it is necessary to

Reprise des activités de détection

(3) Lorsque les activités de détection reprennent, le ministre demande à la Garde côtière canadienne de publier ou de diffuser un nouvel avertissement de navigation indiquant que la limite de vitesse cesse de s'appliquer.

Durée

(4) La limite de vitesse cesse de s'appliquer à compter de l'heure de la prise d'effet du nouvel avertissement de navigation.

Zones de gestion saisonnière

Début de saison

7 Jusqu'au 30 juin 2026, il est interdit aux bâtiments de naviguer à une vitesse supérieure à dix nœuds sur le fond dans les zones de gestion saisonnière.

Détection de baleines noires

8 (1) À compter du 1^{er} juillet 2026, si le ministre détecte une baleine noire dans une zone de gestion saisonnière à l'égard de laquelle aucun avertissement de navigation n'est en vigueur, il demande à la Garde côtière canadienne de publier ou de diffuser un avertissement de navigation indiquant qu'il est interdit aux bâtiments de naviguer à une vitesse supérieure à dix nœuds sur le fond dans cette zone.

Limite de vitesse

(2) À compter de l'heure de la prise d'effet de l'avertissement de navigation, il est interdit aux bâtiments de naviguer à une vitesse supérieure à dix nœuds sur le fond dans la zone précisée dans cet avertissement.

Aucune détection de baleines noires

(3) Si le ministre ne détecte aucune baleine noire dans la zone de gestion saisonnière précisée dans l'avertissement de navigation après une période d'au moins quinze jours suivant la date de détection de la baleine noire à l'égard de laquelle l'avertissement de navigation a été publié, il demande à la Garde côtière canadienne de publier ou de diffuser un nouvel avertissement de navigation indiquant que la limite de vitesse cesse de s'appliquer.

Durée

(4) La limite de vitesse cesse de s'appliquer à compter de l'heure de la prise d'effet du nouvel avertissement de navigation.

Zone de restriction

Zone de restriction

9 (1) Le ministre demande à la Garde côtière canadienne de publier ou de diffuser un avertissement de navigation indiquant qu'il est interdit à tout bâtiment de naviguer dans la zone de restriction s'il estime qu'il est nécessaire

restrict navigation within that area for the purpose of protecting right whales due to either of the following factors:

- (a) an increased presence of right whales within that area; or
- (b) reports of right whale deaths or injuries in the Gulf of St. Lawrence.

Prohibition

(2) From the time that the navigational warning comes into effect, a vessel must not navigate within the restricted area.

End of prohibition

(3) The Minister must request that the Canadian Coast Guard publish or broadcast a new navigational warning indicating that the prohibition under subsection (2) no longer applies if the Minister determines that it is no longer necessary to restrict navigation within the restricted area for the purpose of protecting right whales, due to either of the following factors:

- (a) a decreased presence of right whales within that area; or
- (b) a decrease in reports of right whale deaths or injuries in the Gulf of St. Lawrence.

Duration

(4) The prohibition no longer applies from the time that the new navigational warning comes into effect.

Exceptions

(5) Subsection (2) does not apply to any of the following vessels:

- (a) a vessel being used for commercial fishing;
- (b) a vessel being used for fishing under the authority of a licence issued under the *Aboriginal Communal Fishing Licences Regulations*;
- (c) a vessel being used by an employee of the Government of Canada or peace officer who is performing their duties;
- (d) a vessel being used for research purposes on behalf of the Government of Canada;
- (e) a vessel involved in research relating to right whales as part of a project that has received funding from the Government of Canada;
- (f) a vessel being used as part of the Department of Fisheries and Oceans' Marine Mammal Response Program to assist a marine mammal or sea turtle in distress or to access or retrieve a deceased marine mammal or sea turtle;

de limiter la navigation dans cette zone afin de protéger les baleines noires, en raison de l'un des facteurs suivants :

- a) une présence accrue de baleines noires dans cette zone;
- b) des cas signalés de baleines noires mortes ou blessées dans le golfe du Saint-Laurent.

Interdiction

(2) À compter de l'heure de la prise d'effet de l'avertissement de navigation, il est interdit aux bâtiments de naviguer dans la zone de restriction.

Fin de l'interdiction

(3) Le ministre demande à la Garde côtière canadienne de publier ou de diffuser un nouvel avertissement de navigation indiquant que l'interdiction prévue au paragraphe (2) cesse de s'appliquer s'il estime qu'il n'est plus nécessaire de limiter la navigation dans la zone de restriction pour protéger les baleines noires, en raison de l'un des facteurs suivants :

- a) une diminution de la présence de baleines noires dans cette zone;
- b) une diminution du nombre de cas signalés de baleines noires mortes ou blessées dans le golfe du Saint-Laurent.

Durée

(4) L'interdiction cesse de s'appliquer à compter de l'heure de la prise d'effet du nouvel avertissement de navigation.

Exceptions

(5) Le paragraphe (2) ne s'applique pas :

- a) aux bâtiments utilisés pour effectuer des opérations de pêche commerciale;
- b) aux bâtiments utilisés pour effectuer des opérations de pêche en vertu d'un permis délivré sous le régime du *Règlement sur les permis de pêche communautaires des Autochtones*;
- c) aux bâtiments utilisés par des employés de l'administration fédérale ou des agents de la paix exerçant leurs fonctions;
- d) aux bâtiments utilisés à des fins de recherche pour le compte du gouvernement du Canada;
- e) aux bâtiments utilisés dans le cadre de projets de recherche sur les baleines noires ayant obtenu des fonds du gouvernement du Canada;
- f) aux bâtiments utilisés dans le cadre du Programme d'intervention auprès des mammifères marins du ministère des Pêches et des Océans pour secourir un mammifère marin ou une tortue de mer ou pour

(g) a vessel authorized by the Government of Canada to retrieve or identify the location of abandoned or lost fishing gear;

(h) a vessel involved in pollution response operations;

(i) a vessel avoiding immediate or unforeseen danger; or

(j) a vessel being used to conduct the maintenance or repair of underwater communication cables.

atteindre ou récupérer un mammifère marin ou une tortue de mer morts;

g) aux bâtiments autorisés par le gouvernement du Canada à récupérer les engins de pêche abandonnés ou perdus ou à repérer leur emplacement;

h) aux bâtiments utilisés pour des opérations d'intervention contre la pollution;

i) aux bâtiments évitant un danger immédiat ou imprévisible;

j) aux bâtiments utilisés pour effectuer des travaux d'entretien ou de réparation de câbles de communication sous-marins.

Speed limit

(6) Despite the speed limit set out in section 3, a vessel referred to in subsection (5), other than a vessel referred to in paragraph (5)(c), must not proceed at a speed in excess of 8 knots over ground within the restricted area while the prohibition against navigation under subsection (2) is in effect.

General Speed Limit

Report of death or injury

10 (1) If the Minister receives a report of the death or injury of a right whale in a zone or area in the Gulf of St. Lawrence in respect of which no navigational warning is in effect, the Minister must request that the Canadian Coast Guard publish or broadcast a navigational warning indicating that a vessel must not proceed at a speed in excess of 10 knots over ground within

(a) any dynamic shipping zone referred to in the navigational warning; and

(b) beginning on July 1, 2026, any seasonal management area referred to in the navigational warning.

Speed limit

(2) From the time that the navigational warning comes into effect, a vessel must not proceed at a speed in excess of 10 knots over ground within any zone or area referred to in the warning.

No report of death or injury

(3) If, after a period of at least 15 days after the day on which the right whale in respect of which the navigational warning is published or broadcast is detected, the Minister does not receive a report referred to in subsection (1) for the zone or area referred to in the warning, the Minister must request that the Canadian Coast Guard publish or broadcast a new navigational warning indicating that the speed limit no longer applies.

Limite de vitesse

(6) Malgré la limite de vitesse prévue à l'article 3, il est interdit aux bâtiments visés au paragraphe (5), à l'exception de ceux visés à l'alinéa (5)c), de naviguer à une vitesse supérieure à huit nœuds sur le fond dans la zone de restriction pendant que l'interdiction de naviguer prévue au paragraphe (2) est en vigueur.

Limite de vitesse générale

Rapport — mort ou blessure

10 (1) Si le ministre reçoit un rapport l'avisant qu'une baleine noire est morte ou a été blessée dans les zones du golfe du Saint-Laurent à l'égard desquelles aucun avertissement de navigation n'est en vigueur, le ministre demande à la Garde côtière canadienne de publier ou de diffuser un avertissement de navigation indiquant qu'il est interdit aux bâtiments de naviguer à une vitesse supérieure à dix nœuds sur le fond dans les zones ci-après qui sont précisées dans cet avertissement :

a) les zones de transport maritime dynamique qui y sont précisées;

b) les zones de gestion saisonnière à compter du 1^{er} juillet 2026.

Limite de vitesse

(2) À compter de l'heure de la prise d'effet de l'avertissement de navigation, il est interdit aux bâtiments de naviguer à une vitesse supérieure à dix nœuds sur le fond dans les zones précisées dans cet avertissement.

Aucun rapport — mort ou blessure

(3) Si le ministre ne reçoit aucun rapport prévu au paragraphe (1) pour les zones précisées dans l'avertissement de navigation après une période d'au moins quinze jours suivant la date de prise d'effet de cet avertissement, il demande à la Garde côtière canadienne de publier ou de diffuser un nouvel avertissement de navigation indiquant que la limite de vitesse cesse de s'appliquer.

Duration

(4) The speed limit ceases to apply from the time that the new navigational warning comes into effect.

Exception

Weather conditions

11 (1) If the Minister determines that, because of current or forecast weather conditions, the suspension of a speed limit or prohibition that is in effect under this Interim Order is necessary to maintain marine safety, the Minister must request that the Canadian Coast Guard publish or broadcast a navigational warning indicating that the speed limit or prohibition, as applicable, is suspended for the zone or area referred to in the navigational warning.

Suspension

(2) From the time that the navigational warning comes into effect, the speed limit or prohibition set out in the navigational warning is suspended for the zone or area specified in the navigational warning.

Improved weather conditions

(3) The Minister must request that the Canadian Coast Guard publish or broadcast a new navigational warning indicating that the navigational warning referred to in subsection (1) has ceased to have effect if the Minister determines that current or forecast weather conditions have improved such that the suspension is no longer necessary to maintain marine safety.

Duration

(4) The suspension referred to in subsection (2) applies until the time that the new navigational warning comes into effect.

Clarification

(5) For greater certainty, the suspension does not extend the duration of a speed limit.

Repeal

12 This Interim Order is repealed on November 15, 2026.

Coming into Force

April 22, 2026

13 This Interim Order comes into force on April 22, 2026, but if it is made after that day, it comes into force on the day on which it is made.

Durée

(4) La limite de vitesse cesse de s'appliquer à compter de l'heure de la prise d'effet du nouvel avertissement de navigation.

Exception

Conditions météorologiques

11 (1) Si le ministre estime, à cause de conditions météorologiques actuelles ou prévues, que la suspension d'une limite de vitesse ou d'une interdiction en vigueur aux termes du présent arrêté d'urgence est nécessaire pour maintenir la sécurité maritime, il demande à la Garde côtière canadienne de publier ou de diffuser un avertissement de navigation indiquant que la limite de vitesse ou l'interdiction, selon le cas, est suspendue pour la zone précisée dans l'avertissement de navigation.

Suspension

(2) À compter de l'heure de la prise d'effet de l'avertissement de navigation, la limite de vitesse ou l'interdiction prévue dans l'avertissement de navigation est suspendue pour la zone précisée dans l'avertissement de navigation.

Conditions météorologiques améliorées

(3) Le ministre demande à la Garde côtière canadienne de publier ou de diffuser un nouvel avertissement de navigation indiquant que l'avertissement de navigation prévu au paragraphe (1) cesse de produire ses effets s'il estime que les conditions météorologiques actuelles ou prévues se sont améliorées à tel point que la suspension n'est plus nécessaire pour maintenir la sécurité maritime.

Durée

(4) La suspension prévue au paragraphe (2) s'applique jusqu'à l'heure de la prise d'effet du nouvel avertissement de navigation.

Précision

(5) Il est entendu que la suspension ne prolonge pas la durée d'une limite de vitesse.

Abrogation

12 Le présent arrêté d'urgence est abrogé le 15 novembre 2026.

Entrée en vigueur

22 avril 2026

13 Le présent arrêté d'urgence entre en vigueur le 22 avril 2026 ou, si elle est postérieure, à la date de sa prise.

SCHEDULE

(Section 1)

Zones and Areas**PART 1****Static Zones****Northern Static Zone**

The northern static zone is the area bounded by a line

- (a)** starting at 50°20'N, 65°00'W;
- (b)** from there to 49°13'N, 65°00'W;
- (c)** from there to 48°40'N, 64°13'W;
- (d)** from there to 48°40'N, 62°40'W;
- (e)** from there to 48°03'N, 61°07.5'W;
- (f)** from there to 47°58.1'N, 61°03.5'W;
- (g)** from there to 48°00'N, 61°00'W;
- (h)** from there to 49°04'N, 61°00'W;
- (i)** from there to 49°04'N, 62°00'W;
- (j)** from there to 49°43'N, 63°00'W;
- (k)** from there to 50°20'N, 63°00'W; and
- (l)** from there to 50°20'N, 65°00'W.

Note: The northern static zone described above excludes the dynamic shipping zones described in Part 2 of this schedule.

Southern Static Zone

The southern static zone is the area bounded by a line

- (a)** starting at 48°40'N, 65°00'W;
- (b)** from there to 48°40'N, 62°40'W;
- (c)** from there to 48°03'N, 61°07.5'W;
- (d)** from there to 47°58.1'N, 61°03.5'W;
- (e)** from there to 47°10'N, 62°30'W;
- (f)** from there to 47°10'N, 65°00'W; and
- (g)** from there to 48°40'N, 65°00'W.

Note: The southern static zone described above excludes the dynamic shipping zones set out in Part 2 of this schedule.

ANNEXE

(article 1)

Zones**PARTIE 1****Zones statiques****Zone statique Nord**

La zone statique Nord est délimitée par une ligne :

- a)** commençant au point situé par 50°20'N, 65°00'O;
- b)** de là, jusqu'au point situé par 49°13'N, 65°00'O;
- c)** de là, jusqu'au point situé par 48°40'N, 64°13'O;
- d)** de là, jusqu'au point situé par 48°40'N, 62°40'O;
- e)** de là, jusqu'au point situé par 48°03'N, 61°07,5'O;
- f)** de là, jusqu'au point situé par 47°58,1'N, 61°03,5'O;
- g)** de là, jusqu'au point situé par 48°00'N, 61°00'O;
- h)** de là, jusqu'au point situé par 49°04'N, 61°00'O;
- i)** de là, jusqu'au point situé par 49°04'N, 62°00'O;
- j)** de là, jusqu'au point situé par 49°43'N, 63°00'O;
- k)** de là, jusqu'au point situé par 50°20'N, 63°00'O;
- l)** de là, jusqu'au point situé par 50°20'N, 65°00'O.

Note : La zone statique Nord délimitée ci-dessus exclut les zones de transport maritime dynamique décrites dans la partie 2 de la présente annexe.

Zone statique Sud

La zone statique Sud est délimitée par une ligne :

- a)** commençant au point situé par 48°40'N, 65°00'O;
- b)** de là, jusqu'au point situé par 48°40'N, 62°40'O;
- c)** de là, jusqu'au point situé par 48°03'N, 61°07,5'O;
- d)** de là, jusqu'au point situé par 47°58,1'N, 61°03,5'O;
- e)** de là, jusqu'au point situé par 47°10'N, 62°30'O;
- f)** de là, jusqu'au point situé par 47°10'N, 65°00'O;
- g)** de là, jusqu'au point situé par 48°40'N, 65°00'O.

Note : La zone statique Sud délimitée ci-dessus exclut les zones de transport maritime dynamique décrites dans la partie 2 de la présente annexe.

PART 2**Dynamic Shipping Zones****Dynamic Shipping Zone A**

Dynamic shipping zone A is the area bounded by a line

- (a)** starting at 49°41'N, 65°00'W;
- (b)** from there to 49°20'N, 65°00'W;
- (c)** from there to 49°11'N, 64°00'W;
- (d)** from there to 49°22'N, 64°00'W; and
- (e)** from there to 49°41'N, 65°00'W.

Dynamic Shipping Zone B

Dynamic shipping zone B is the area bounded by a line

- (a)** starting at 49°22'N, 64°00'W;
- (b)** from there to 49°11'N, 64°00'W;
- (c)** from there to 48°48'N, 63°00'W;
- (d)** from there to 49°00'N, 63°00'W; and
- (e)** from there to 49°22'N, 64°00'W.

Dynamic Shipping Zone C

Dynamic shipping zone C is the area bounded by a line

- (a)** starting at 49°00'N, 63°00'W;
- (b)** from there to 48°48'N, 63°00'W;
- (c)** from there to 48°24'N, 62°00'W;
- (d)** from there to 48°35'N, 62°00'W; and
- (e)** from there to 49°00'N, 63°00'W.

Dynamic Shipping Zone D

Dynamic shipping zone D is the area bounded by a line

- (a)** starting at 50°16'N, 64°00'W;
- (b)** from there to 50°00'N, 64°00'W;
- (c)** from there to 49°56'N, 63°00'W;
- (d)** from there to 50°16'N, 63°00'W; and

PARTIE 2**Zones de transport maritime dynamique****Zone de transport maritime dynamique A**

La zone de transport maritime dynamique A est délimitée par une ligne :

- a)** commençant au point situé par 49°41'N, 65°00'O;
- b)** de là, jusqu'au point situé par 49°20'N, 65°00'O;
- c)** de là, jusqu'au point situé par 49°11'N, 64°00'O;
- d)** de là, jusqu'au point situé par 49°22'N, 64°00'O;
- e)** de là, jusqu'au point situé par 49°41'N, 65°00'O.

Zone de transport maritime dynamique B

La zone de transport maritime dynamique B est délimitée par une ligne :

- a)** commençant au point situé par 49°22'N, 64°00'O;
- b)** de là, jusqu'au point situé par 49°11'N, 64°00'O;
- c)** de là, jusqu'au point situé par 48°48'N, 63°00'O;
- d)** de là, jusqu'au point situé par 49°00'N, 63°00'O;
- e)** de là, jusqu'au point situé par 49°22'N, 64°00'O.

Zone de transport maritime dynamique C

La zone de transport maritime dynamique C est délimitée par une ligne :

- a)** commençant au point situé par 49°00'N, 63°00'O;
- b)** de là, jusqu'au point situé par 48°48'N, 63°00'O;
- c)** de là, jusqu'au point situé par 48°24'N, 62°00'O;
- d)** de là, jusqu'au point situé par 48°35'N, 62°00'O;
- e)** de là, jusqu'au point situé par 49°00'N, 63°00'O.

Zone de transport maritime dynamique D

La zone de transport maritime dynamique D est délimitée par une ligne :

- a)** commençant au point situé par 50°16'N, 64°00'O;
- b)** de là, jusqu'au point situé par 50°00'N, 64°00'O;
- c)** de là, jusqu'au point situé par 49°56'N, 63°00'O;
- d)** de là, jusqu'au point situé par 50°16'N, 63°00'O;

(e) from there along the coastline back to 50°16'N, 64°00'W.

e) de là, suivant la côte, jusqu'au point situé par 50°16'N, 64°00'O.

Dynamic Shipping Zone E

Dynamic shipping zone E is the area bounded by a line

- (a) starting at 48°35'N, 62°00'W;
- (b) from there to 48°24'N, 62°00'W;
- (c) from there to 48°03'N, 61°07.5'W;
- (d) from there to 47°58.1'N, 61°03.5'W;
- (e) from there to 48°00'N, 61°00'W;
- (f) from there to 48°10.5'N, 61°00'W; and
- (g) from there to 48°35'N, 62°00'W.

Zone de transport maritime dynamique E

La zone de transport maritime dynamique E est délimitée par une ligne :

- a) commençant au point situé par 48°35'N, 62°00'O;
- b) de là, jusqu'au point situé par 48°24'N, 62°00'O;
- c) de là, jusqu'au point situé par 48°03'N, 61°07,5'O;
- d) de là, jusqu'au point situé par 47°58,1'N, 61°03,5'O;
- e) de là, jusqu'au point situé par 48°00'N, 61°00'O;
- f) de là, jusqu'au point situé par 48°10,5'N, 61°00'O;
- g) de là, jusqu'au point situé par 48°35'N, 62°00'O.

PART 3

Seasonal Management Areas

Seasonal Management Area 1

Seasonal management area 1 is the area bounded by a line

- (a) starting at 49°04'N, 62°00'W;
- (b) from there to 49°04'N, 61°00'W;
- (c) from there to 48°10.5'N, 61°00'W;
- (d) from there to 48°35'N, 62°00'W; and
- (e) from there to 49°04'N, 62°00'W.

PARTIE 3

Zones de gestion saisonnière

Zone de gestion saisonnière 1

La zone de gestion saisonnière 1 est délimitée par une ligne :

- a) commençant au point situé par 49°04'N, 62°00'O;
- b) de là, jusqu'au point situé par 49°04'N, 61°00'O;
- c) de là, jusqu'au point situé par 48°10,5'N, 61°00'O;
- d) de là, jusqu'au point situé par 48°35'N, 62°00'O;
- e) de là, jusqu'au point situé par 49°04'N, 62°00'O.

Seasonal Management Area 2

Seasonal management area 2 is the area bounded by a line

- (a) starting at 48°24'N, 62°00'W;
- (b) from there to 48°03'N, 61°07.5'W;
- (c) from there to 47°58.1'N, 61°03.5'W;
- (d) from there to 47°26.69'N, 62°00'W; and
- (e) from there to 48°24'N, 62°00'W.

Zone de gestion saisonnière 2

La zone de gestion saisonnière 2 est délimitée par une ligne :

- a) commençant au point situé par 48°24'N, 62°00'O;
- b) de là, jusqu'au point situé par 48°03'N, 61°07,5'O;
- c) de là, jusqu'au point situé par 47°58,1'N, 61°03,5'O;
- d) de là, jusqu'au point situé par 47°26,69'N, 62°00'O;
- e) de là, jusqu'au point situé par 48°24'N, 62°00'O.

PART 4

Restricted Area

The restricted area is the area bounded by a line

- (a) starting at 48°31.8'N, 63°39.6'W;
- (b) from there to 48°24.72'N, 63°17.88'W;

PARTIE 4

Zone de restriction

La zone de restriction est délimitée par une ligne :

- a) commençant au point situé par 48°31,8'N, 63°39,6'O;
- b) de là, jusqu'au point situé par 48°24,72'N, 63°17,88'O;

- (c) from there to 47°18.84'N, 64°10.8'W;
- (d) from there to 47°27.18'N, 64°30.72'W; and
- (e) from there to 48°31.8'N, 63°39.6'W.

- c) de là, jusqu'au point situé par 47°18,84'N, 64°10,8'O;
- d) de là, jusqu'au point situé par 47°27,18'N, 64°30,72'O;
- e) de là, jusqu'au point situé par 48°31,8'N, 63°39,6'O.

PRIVY COUNCIL OFFICE

Appointment opportunities

The Government of Canada is committed to appointing highly qualified individuals to Governor in Council positions through competency-based assessments. Governor in Council appointments are guided by principles of competency, transparency and respect for diversity. These principles ensure appointees are held to the high standards of professionalism, responsibility, and ethical behaviour. High quality and timely appointments ensure that the Government carries out its mandate and achieves its objectives in an efficient manner.

The Government of Canada is currently seeking applications from Canadians across the country who are interested in the following positions.

Current opportunities

The following opportunities for appointments to Governor in Council positions are currently open for applications. Every opportunity is open for a minimum of two weeks from the date of posting on the [Governor in Council appointments website](#).

Governor in Council appointment opportunities

| Position | Organization | Closing date |
|-------------------------|---|----------------|
| Chief Executive Officer | Canadian Air Transport Security Authority | May 14, 2026 |
| Member | Canadian Human Rights Tribunal | May 14, 2026 |
| Director | Canadian Museum of Immigration at Pier 21 | April 28, 2026 |
| Chairperson | Canadian Race Relations Foundation | May 14, 2026 |
| Lay Member | Competition Tribunal | May 14, 2026 |
| Chairperson | Great Lakes Pilotage Authority | April 28, 2026 |

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ

Possibilités de nominations

Le gouvernement du Canada s'engage à nommer des candidats hautement qualifiés aux postes pourvus par le gouverneur en conseil au moyen d'évaluations des compétences. Les nominations par le gouverneur en conseil sont guidées par les principes de la compétence, de la transparence et du respect de la diversité. Ainsi, les personnes nommées sont tenues de respecter des normes élevées de professionnalisme, de responsabilité et de comportement éthique. Les nominations de haute qualité qui ont lieu en temps opportun permettent au gouvernement de s'acquitter de son mandat et d'atteindre ses objectifs avec efficacité.

Le gouvernement du Canada sollicite actuellement des candidatures auprès de Canadiens provenant de partout au pays qui manifestent un intérêt pour les postes suivants.

Possibilités d'emploi actuelles

Les possibilités de nomination des postes pourvus par décret suivantes sont actuellement ouvertes aux demandes. Chaque possibilité est ouverte aux demandes pour un minimum de deux semaines à compter de la date de la publication sur le [site Web des nominations par le gouverneur en conseil](#).

Possibilités de nominations par le gouverneur en conseil

| Poste | Organisation | Date de clôture |
|-------------------|--|------------------|
| Premier dirigeant | Administration canadienne de la sûreté du transport aérien | Le 14 mai 2026 |
| Membre | Tribunal canadien des droits de la personne | Le 14 mai 2026 |
| Directeur | Musée canadien de l'immigration du Quai 21 | Le 28 avril 2026 |
| Président | Fondation canadienne des relations raciales | Le 14 mai 2026 |
| Autre membre | Tribunal de la concurrence | Le 14 mai 2026 |
| Président | Administration de pilotage des Grands Lacs | Le 28 avril 2026 |

| Position | Organization | Closing date |
|--|-----------------------------------|---------------------|
| Deputy Administrator of the Ship-source Oil Pollution Fund | Ship and Rail Compensation Canada | April 28, 2026 |
| President and Chief Executive Officer | VIA Rail Canada Inc. | May 14, 2026 |

| Poste | Organisation | Date de clôture |
|--|-------------------------------------|------------------------|
| Administrateur adjoint de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires | Indemnisation Navire et Rail Canada | Le 28 avril 2026 |
| Président et premier dirigeant | VIA Rail Canada Inc. | Le 14 mai 2026 |

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

First Session, 45th Parliament

PRIVATE BILLS

[Standing Order 130](#), respecting notices of intended applications for private bills, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 24, 2025.

For further information, please contact the Private Members' Business Office, House of Commons, West Block, Room 314-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, 613-992-9511.

Eric Janse

Clerk of the House of Commons

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session, 45^e législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'[article 130](#) du Règlement, relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé, a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 24 mai 2025.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés à l'adresse suivante : Chambre des communes, édifice de l'Ouest, pièce 314-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, 613-992-9511.

Le greffier de la Chambre des communes

Eric Janse

COMMISSIONS**CANADA BORDER SERVICES AGENCY****SPECIAL IMPORT MEASURES ACT**

Decorative and other non-structural plywood — Decisions

On April 10, 2026, pursuant to subsection 31(1) of the *Special Import Measures Act* (SIMA), the Canada Border Services Agency (CBSA) initiated investigations into the alleged injurious dumping and subsidizing of decorative and other non-structural plywood originating in or exported from the People's Republic of China.

Information

The full product definition and applicable tariff classification numbers are found on the CBSA's [Dumping and subsidy investigations web page](#). The *Statement of Reasons* regarding the decision will be available within 15 days following the decisions.

Ottawa, April 10, 2026

Richard StMarseille

Director General
Trade Programs Directorate

CANADA REVENUE AGENCY**INCOME TAX ACT**

Revocation of registration of charities

The registered charities listed below have consolidated or merged with other organizations and have requested that their registration be revoked. Therefore, the following notice of intention to revoke has been sent to the charities listed below, and is now being published according to the requirements of the *Income Tax Act*:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(a) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the charity listed below and that by virtue of paragraph 168(2)(a) thereof, the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*.”

COMMISSIONS**AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA****LOI SUR LES MESURES SPÉCIALES D'IMPORTATION**

Contreplaqués décoratifs et autres contreplaqués non structuraux — Décisions

Le 10 avril 2026, conformément au paragraphe 31(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a ouvert des enquêtes concernant les présumés dumping et subventionnement dommageables de contreplaqués décoratifs et autres contreplaqués non structuraux originaires ou exportés de la République populaire de Chine.

Renseignements

La définition complète du produit et les numéros de classement tarifaire applicables se retrouvent sur la [page Web Enquêtes sur le dumping et le subventionnement de l'ASFC](#). L'*Énoncé des motifs* portant sur cette décision sera disponible dans les 15 jours suivant les décisions.

Ottawa, le 10 avril 2026

Le directeur général

Direction des programmes liés aux échanges
commerciaux

Richard StMarseille

AGENCE DU REVENU DU CANADA**LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU**

Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance

Les organismes de bienfaisance enregistrés dont les noms figurent ci-dessous se sont unifiés ou regroupés avec d'autres organismes et ont demandé que leur enregistrement soit révoqué. Par conséquent, l'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé aux organismes de bienfaisance indiqués ci-après et est maintenant publié conformément aux dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu* :

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)a) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme de bienfaisance mentionné ci-dessous et qu'en vertu de l'alinéa 168(2)a) de cette loi, la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la date de publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

| Business number Numéro d'entreprise | Name / Nom Address / Adresse |
|--|--|
| 106693047RR0053 | EDMONTON MARANATHA SEVENTH-DAY ADVENTIST CHURCH, EDMONTON, ALTA. |
| 107951618RR0574 | THE SALVATION ARMY - BARBARA MITCHELL FAMILY RESOURCE CENTRE, WINNIPEG, MAN. |
| 119150480RR0001 | SIMCOSIDE BIBLE CHAPEL, ORILLIA, ONT. |
| 707560892RR0001 | WAVERLEY HOUSE CHARITABLE TRUST, OTTAWA, ONT. |
| 745579482RR0001 | BRAMALEA WOODS CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, BRAMPTON, ONTARIO, BRAMPTON, ONT. |
| 757569314RR0001 | SIGN LANGUAGE CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, HAMILTON ONTARIO, HAMILTON, ONT. |
| 757661913RR0001 | TULLAMORE CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, BRAMPTON, ONTARIO, BRAMPTON, ONT. |
| 758152466RR0001 | WEST SHORE MANDARIN CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, BURLINGTON, ONTARIO, BURLINGTON, ONT. |
| 759000284RR0001 | RIDGEHILL CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, BRAMPTON, ONTARIO, BRAMPTON, ONT. |
| 766257489RR0001 | PARKHILL CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, DAWSON CREEK, BRITISH COLUMBIA, DAWSON CREEK, B.C. |
| 860571447RR0001 | MIRAMICHI WESLEYAN CHURCH, MIRAMICHI, N.B. |

Sharmila Khare
Director General
Charities Directorate

La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance
Sharmila Khare

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

APPEALS

Notice No. HA-2026-002

The Canadian International Trade Tribunal has decided, pursuant to rule 25 of the *Canadian International Trade Tribunal Rules*, to consider the appeal referenced below by way of written submissions. Persons interested in intervening are requested to contact the Tribunal at 613-993-3595 or at citt-tcce@tribunal.gc.ca prior to the commencement of the scheduled hearing. Interested persons seeking additional information should contact the Tribunal.

Customs Act

N. Loiselle v. President of the Canada Border Services Agency

| | |
|----------------------|--|
| Date of Hearing | May 26, 2026 |
| Appeal | AP-2025-012 |
| Good in Issue | Kershaw Bel Air folding knife (model KE-6105CF) |
| Issue | Whether the good in issue is properly classified under tariff item 9898.00.00 as a "prohibited weapon", as determined by the President of the Canada Border Services Agency. |
| Tariff Item at Issue | President of the Canada Border Services Agency—9898.00.00 |

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

APPELS

Avis n° HA-2026-002

Le Tribunal canadien du commerce extérieur a décidé, aux termes de l'article 25 des *Règles du Tribunal canadien du commerce extérieur*, d'instruire l'appel mentionné ci-dessous sur la foi des observations écrites versées au dossier. Les personnes qui désirent intervenir sont priées de communiquer avec le Tribunal en composant le 613-993-3595 ou en écrivant au tcc-citt@tribunal.gc.ca avant l'instruction de l'appel. Les personnes intéressées qui désirent obtenir de plus amples renseignements doivent s'adresser au Tribunal.

Loi sur les douanes

N. Loiselle c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

| | |
|---------------------------|--|
| Date de l'audience | 26 mai 2026 |
| Appel | AP-2025-012 |
| Marchandises en cause | Couteau pliant Kershaw Bel Air (modèle KE-6105CF) |
| Question en litige | Déterminer si la marchandise en cause est correctement classée dans le numéro tarifaire 9898.00.00 à titre d'« arme prohibée », comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada. |
| Numéro tarifaire en cause | Président de l'Agence des services frontaliers du Canada — 9898.00.00 |

The Canadian International Trade Tribunal will hold a public hearing to consider the appeal referenced below. This hearing will be held via videoconference. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at 613-993-3595 or at citt-tcce@tribunal.gc.ca at least two business days before the commencement of the hearing to register and to obtain further information.

Special Import Measures Act

IKEA Supply AG. v. President of the Canada Border Services Agency

| | |
|-----------------|--|
| Date of Hearing | May 28, 2026 |
| Appeals | EA-2022-004, EA-2024-009, EA-2025-005 and EA-2025-010 |
| Goods in Issue | Various models of chairs and parts of sofas |
| Issue | Whether the goods in issue are of the same description as goods to which the Tribunal's findings in inquiry NQ-2021-002 (concerning the dumping and subsidizing of certain upholstered domestic seating for domestic purposes originating in or exported from the People's Republic of China and the Socialist Republic of Vietnam) applies and therefore fall within the scope of that finding. |

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

FILE PR-2026-001 — NOTICE OF INQUIRY

Automated data processing software

The Canadian International Trade Tribunal has received a complaint from KEVEREST Technologies Inc. (KEVEREST), of Kitchener, Ontario, concerning a procurement (solicitation BPM025773/33514) issued by Shared Services Canada (SSC). The solicitation was for the provision of MATLAB maintenance and support services. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is given that the Tribunal made a decision on April 10, 2026, to conduct an inquiry into the complaint.

KEVEREST alleges that SSC's evaluation of its bid was unreasonable.

Further information may be obtained from the Registry, 613-993-3595 (telephone), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Ottawa, April 10, 2026

Le Tribunal canadien du commerce extérieur tiendra une audience publique afin d'instruire l'appel mentionné ci-dessous. L'audience se déroulera par vidéoconférence. Les personnes intéressées qui ont l'intention d'y assister doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-993-3595 ou en écrivant au tcce-citt@tribunal.gc.ca au moins deux jours ouvrables avant le début de l'audience pour s'inscrire et pour obtenir des renseignements additionnels.

Loi sur les mesures spéciales d'importation

IKEA Supply AG. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

| | |
|-----------------------|---|
| Date de l'audience | 28 mai 2026 |
| Appels | EA-2022-004, EA-2024-009, EA-2025-005 et EA-2025-010 |
| Marchandises en cause | Divers modèles de chaises et de pièces de canapés |
| Question en litige | Déterminer si les marchandises en cause sont de la même description que les marchandises auxquelles s'appliquent les conclusions du Tribunal dans l'enquête NQ-2021-002 (concernant le dumping et le subventionnement de certains sièges rembourrés pour usage domestique originaires ou exportés de la République populaire de Chine et de la République socialiste du Vietnam) et si elles entrent donc dans le champ d'application desdites conclusions. |

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

DOSSIER PR-2026-001 — AVIS D'ENQUÊTE

Logiciel de traitement automatique de l'information

Le Tribunal canadien du commerce extérieur a reçu une plainte déposée par KEVEREST Technologies Inc. (KEVEREST), de Kitchener (Ontario), concernant un marché (appel d'offres BPM025773/33514) passé par Services partagés Canada (SPC). L'appel d'offres portait sur la prestation de services de maintenance et de soutien pour le logiciel MATLAB. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné que le Tribunal a décidé, le 10 avril 2026, d'enquêter sur la plainte.

KEVEREST allègue que l'évaluation de sa soumission par SPC était déraisonnable.

Pour obtenir plus de renseignements, veuillez communiquer avec le greffe, 613-993-3595 (téléphone), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 10 avril 2026

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**PRELIMINARY INJURY INQUIRY PI-2026-001 —
NOTICE OF COMMENCEMENT OF PRELIMINARY
INJURY INQUIRY***Decorative and other non-structural plywood*

The Canadian International Trade Tribunal gives notice that, pursuant to subsection 34(2) of the *Special Import Measures Act* (SIMA), it has initiated a preliminary injury inquiry to determine whether there is evidence that discloses a reasonable indication that the dumping and subsidizing of decorative and other non-structural plywood, as defined below (the subject goods), have caused injury or retardation or are threatening to cause injury, as these words are defined in SIMA. The subject goods are defined as

Decorative and other non-structural plywood, whether or not surface coated or covered, and veneer core platforms for the production of decorative and other non-structural plywood, originating in or exported from the People's Republic of China. Decorative and other non-structural plywood is defined as a flat, multilayered plywood or other veneered panel, consisting of two or more layers or plies of wood veneers and a core, with the face and/or back veneer made of wood. The veneers, along with the core are glued or otherwise bonded together. Decorative and other non-structural plywood include products that meet the American National Standard for Hardwood and Decorative Plywood, ANSI/HPVA HP-1-2016 (including any revisions to that standard).

Excluding

- a) Structural plywood that (i) is manufactured to meet CSA O121 (Douglas fir plywood), CSA O151 (Canadian softwood plywood), CSA O153 (Poplar plywood), or U.S. Products Standard PS 1-09, PS 2-09, or PS 2-10 for Structural Plywood (including any revisions to that standard or any substantially equivalent domestic or international standard intended for structural plywood), (ii) which has both a face and a back veneer of coniferous wood, and (iii) which is for use in structural applications;
- b) Finished plywood products for use as flooring;
- c) Plywood which has a shape or design other than a flat panel;
- d) Phenolic Film Faced Plyform (PFF), also known as Phenolic Surface Film Plywood (PSF), defined as a panel with an "Exterior" or "Exposure 1" bond

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**ENQUÊTE PRÉLIMINAIRE DE
DOMMAGE PI-2026-001 — AVIS D'OUVERTURE
D'ENQUÊTE PRÉLIMINAIRE DE DOMMAGE***Contreplaqués décoratifs et autres contreplaqués non structuraux*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur donne avis que, aux termes du paragraphe 34(2) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), il a ouvert une enquête préliminaire de dommage en vue de déterminer si les éléments de preuve indiquent, de façon raisonnable, que le dumping et le subventionnement de contreplaqués décoratifs et autres contreplaqués non structuraux, comme définis ci-dessous (les marchandises en cause), ont causé un dommage ou un retard, ou menacent de causer un dommage, selon la définition de ces termes dans la LMSI. Les marchandises en cause sont définies comme suit :

Contreplaqués décoratifs et autres contreplaqués non structuraux, même à surface revêtue ou recouverte, et plateformes à âme en placage pour la production de contreplaqués décoratifs et autres contreplaqués non structuraux, originaires ou exportés de la République populaire de Chine. Les contreplaqués décoratifs et autres contreplaqués non structuraux sont définis comme des contreplaqués multicouches plats ou autres panneaux plaqués, constitués d'au moins deux couches ou épaisseurs de placages en bois et d'une âme, dont la face et/ou le dos sont plaqués en bois. Les placages ainsi que l'âme sont collés ou autrement liés entre eux. Les contreplaqués décoratifs et autres contreplaqués non structuraux comprennent les produits répondant à l'American National Standard for Hardwood and Decorative Plywood, ANSI/HPVA HP-1-2016 (y compris toute révision de cette norme).

Sont exclus les produits suivants :

- a) Contreplaqués structuraux (i) qui sont fabriqués pour répondre aux normes CSA O121 (contreplaqué de sapin de Douglas), CSA O151 (contreplaqué de bois résineux canadien), CSA O153 (contreplaqué de peuplier), ou à la norme de produits des États-Unis PS 1-09, PS 2-09 ou PS 2-10 destinée aux contreplaqués structuraux (y compris toute révision de cette norme ou de toute norme internationale sensiblement équivalente destinée aux contreplaqués structuraux), (ii) dont la face et le dos sont plaqués en bois de conifères, et (iii) qui sont destinés à des applications structurales;
- b) Produits de contreplaqués finis pour revêtement de sol;
- c) Contreplaqués ayant une forme ou des caractéristiques autres que celles d'un panneau plat;

classification as is defined by The Engineered Wood Association, having an opaque phenolic film layer with a weight equal to or greater than 90 g/m³ permanently bonded on both the face and back veneers and an opaque, moisture resistant coating applied to the edges; and

e) Laminated veneer lumber door and window components with (1) a maximum width of 44 millimeters, a thickness from 30 millimeters to 72 millimeters, and a length of less than 2413 millimeters, (2) water boiling point exterior adhesive, (3) a modulus of elasticity of 1,500,000 pounds per square inch or higher, (4) finger-jointed or lap-jointed core veneer with all layers oriented so that the grain is running parallel or with no more than 3 dispersed layers of veneer oriented with the grain running perpendicular to the other layers, and (5) top layer machined with a curved edge and one or more profile channels throughout.

The Tribunal's preliminary injury inquiry will be conducted by way of written submissions. Each person or government wishing to participate in the preliminary injury inquiry must file [Form I—Notice of Participation](#) with the Tribunal, on or before April 23, 2026. Each counsel who intends to represent a party in the preliminary injury inquiry must file [Form II—Notice of Representation](#) and [Form III—Declaration and Undertaking](#) with the Tribunal, on or before April 23, 2026.

On April 28, 2026, the Tribunal will issue a list of participants. Counsel and self-represented participants are required to serve their respective submissions on each other on the dates outlined below. Public submissions are to be served on counsel and those participants who are not represented by counsel. Confidential submissions are to be served only on counsel who have access to the confidential record, and who have filed [Form III—Declaration and Undertaking](#) with the Tribunal. This information will be included in the list of participants. One complete electronic version of all submissions must be filed with the Tribunal.

Submissions by parties opposed to the complaint must be filed not later than noon (ET), on May 12, 2026. The complainants and supporting parties may make submissions in response to the submissions of parties opposed to the complaint not later than noon (ET), on May 20, 2026.

d) Panneaux Plyform à face de film phénolique (PFF), aussi appelés contreplaqués à film de surface phénolique (PSF), définis comme des panneaux relevant de la classe de liaison « Exterior » ou « Exposure 1 » de l'Engineered Wood Association, ayant une couche de film phénolique opaque d'un poids égal ou supérieur à 90 grammes par mètre carré, liée en permanence sur la face et le dos des placages, ainsi qu'un revêtement opaque résistant à l'humidité appliqué sur les bords; et

e) Composants de portes et de fenêtres en bois de placage stratifié ayant (1) une largeur maximale de 44 millimètres, une épaisseur de 30 millimètres à 72 millimètres et une longueur inférieure à 2413 millimètres, (2) un adhésif extérieur à point d'ébullition de l'eau, (3) un module d'élasticité de 1 500 000 livres par pouce carré ou plus, (4) un placage d'âme assemblé par entures multiples ou par recouvrement, dont toutes les couches sont orientées de manière à ce que le grain soit parallèle, ou dont au plus trois couches dispersées de placage sont orientées de manière à ce que le grain soit perpendiculaire aux autres couches, et (5) une couche supérieure usinée comportant un bord incurvé et un ou plusieurs canaux profilés sur toute la longueur.

L'enquête préliminaire de dommage du Tribunal sera menée sous forme d'exposés écrits. Chaque personne ou gouvernement qui souhaite participer à l'enquête préliminaire de dommage doit déposer auprès du Tribunal le [Formulaire I — Avis de participation](#) au plus tard le 23 avril 2026. Chaque avocat qui prévoit représenter une partie à l'enquête préliminaire de dommage doit déposer auprès du Tribunal le [Formulaire II — Avis de représentation](#) et le [Formulaire III — Acte de déclaration et d'engagement](#), au plus tard le 23 avril 2026.

Le 28 avril 2026, le Tribunal distribuera la liste des participants. Les avocats et les participants se représentant eux-mêmes doivent se signifier mutuellement leurs exposés aux dates mentionnées ci-dessous. Les exposés publics doivent être remis aux avocats et aux parties qui ne sont pas représentées. Les exposés confidentiels ne doivent être remis qu'aux avocats qui ont accès au dossier confidentiel et qui ont déposé auprès du Tribunal le [Formulaire III — Acte de déclaration et d'engagement](#). Ces renseignements figureront sur la liste des participants. Une version électronique complète de tous les exposés doit être déposée auprès du Tribunal.

Les exposés des parties qui s'opposent à la plainte doivent être déposés au plus tard le 12 mai 2026, à midi (HE). Les parties plaignantes et les parties qui appuient la plainte peuvent présenter des exposés en réponse à celles des parties qui s'opposent à la plainte au plus tard le 20 mai 2026, à midi (HE).

In accordance with section 46 of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, a person who provides information to the Tribunal and who wishes some of or all the information to be kept confidential must, among other things, submit a non-confidential edited version or non-confidential summary of the information designated as confidential, or a statement indicating why such a summary cannot be made.

Written submissions, correspondence and requests for information regarding this notice should be addressed to the Registry of the Canadian International Trade Tribunal, at citt-tcce@tribunal.gc.ca. The Registry can also be reached by telephone at 613-993-3595.

Further details regarding this preliminary injury inquiry, including the schedule of key events, are contained in the sections entitled “Additional Information” and “Preliminary Injury Inquiry Schedule” of the [Notice of Commencement of Preliminary Injury Inquiry](#) available on the Tribunal’s website.

Ottawa, April 13, 2026

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its [website](#) original, detailed decisions, notices of consultation, regulatory policies, information bulletins and orders as they come into force. In accordance with Part 1 of the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure*, these documents may be examined at the Commission’s office, as can be documents relating to a proceeding, including the notices and applications, which are posted on the Commission’s website, under “[Public proceedings & hearings](#).”

The following documents are abridged versions of the Commission’s original documents.

Aux termes de l’article 46 de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, une personne qui fournit des renseignements au Tribunal et qui désire qu’ils soient gardés confidentiels en tout ou en partie doit fournir, entre autres, une version ne comportant pas les renseignements désignés comme confidentiels ou un résumé ne comportant pas de tels renseignements, ou un énoncé indiquant pourquoi il est impossible de faire le résumé en question.

La correspondance, les demandes de renseignements et les exposés écrits au sujet du présent avis doivent être envoyés au greffe du Tribunal canadien du commerce extérieur, à l’adresse tcce-citt@tribunal.gc.ca. Il est également possible de communiquer avec le greffe par téléphone au 613-993-3595.

Des renseignements additionnels concernant la présente enquête préliminaire de dommage, y compris le calendrier des principales étapes, se trouvent dans les documents intitulés « Renseignements additionnels » et « Calendrier de l’enquête préliminaire de dommage » annexés à l’[avis d’ouverture d’enquête préliminaire de dommage](#) disponible sur le site Web du Tribunal.

Ottawa, le 13 avril 2026

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

Le Conseil affiche sur son [site Web](#) les décisions, les avis de consultation, les politiques réglementaires, les bulletins d’information et les ordonnances originales et détaillées qu’il publie dès leur entrée en vigueur. Conformément à la partie 1 des *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes*, ces documents peuvent être consultés au bureau du Conseil, comme peuvent l’être tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, qui sont affichés sur le site Web du Conseil sous la rubrique « [Instances publiques et audiences](#) ».

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil.

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION****CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**

DECISIONS

DÉCISIONS

| Decision number / Numéro de la décision | Publication date / Date de publication | Applicant's name / Nom du demandeur | Undertaking / Entreprise | City / Ville | Province |
|--|---|---|---|---|--|
| 2026-66 | April 13, 2026 / 13 avril 2026 | Cable Public Affairs Channel Inc. / La Chaîne d'affaires publiques par câble inc. | Various undertakings / Diverses entreprises | Various locations / Diverses localités | Across Canada / L'ensemble du Canada |
| 2026-68 | April 15, 2026 / 15 avril 2026 | Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada | CBKR-FM | Regina | Saskatchewan |

PUBLIC SERVICE COMMISSION**COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE**

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

*Permission and leave granted (Laporte-Roy, Maud)**Permission et congé accordés (Laporte-Roy, Maud)*

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 114(4) of the said Act, to Maud Laporte-Roy, Statistics Canada, to seek nomination as, and to be, a candidate, before and during the election period, in the electoral district of Chapleau, Quebec, in the provincial election to be held on or before October 5, 2026.

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Maud Laporte-Roy, Statistique Canada, la permission aux termes du paragraphe 114(4) de ladite loi de solliciter une investiture et de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, dans la circonscription de Chapleau (Québec), à l'élection provinciale prévue au plus tard pour le 5 octobre 2026.

The Public Service Commission of Canada, pursuant to subsection 114(5) of the said Act, has also granted a leave of absence without pay during the election period, effective the first day the employee is a candidate during the election period.

En vertu du paragraphe 114(5) de ladite loi, la Commission de la fonction publique du Canada lui a aussi accordé, pour la période électorale, un congé sans solde entrant en vigueur le premier jour de la période électorale où la fonctionnaire se porte candidate.

April 8, 2026

Le 8 avril 2026

Emma Orawiec

Vice-President
Policy and Communications Sector

La vice-présidente

Secteur des politiques et des communications

Emma Orawiec**PUBLIC SERVICE COMMISSION****COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE**

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

*Permission granted (Cormier, Janice)**Permission accordée (Cormier, Janice)*

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Janice Cormier, Public Services and Procurement Canada, to seek nomination

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Janice Cormier, Services publics et Approvisionnement Canada, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de

as, and to be, a candidate, before and during the election period, for a position as Councillor for the Town of Shediac, New Brunswick, in the municipal election to be held on May 11, 2026.

April 2, 2026

Lily Klassen

Director General
Staffing Support, Priorities and Political Activities
Directorate

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Hudson, Evan)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Evan Hudson, Public Services and Procurement Canada, to seek nomination as, and to be, a candidate, before and during the election period, for a position as Councillor for the City of Miramichi, New Brunswick, in the municipal election to be held on May 11, 2026.

April 2, 2026

Lily Klassen

Director General
Staffing Support, Priorities and Political Activities
Directorate

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Larochelle, Christine)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Christine Larochelle, Public Services and Procurement Canada, to seek nomination as, and to be, a candidate, before and during the election period, for a position of Councillor for the Town of Shediac, New Brunswick, in the municipal election to be held on May 11, 2026.

April 7, 2026

Lily Klassen

Director General
Staffing Support, Priorities and Political Activities
Directorate

ladite loi, de solliciter une investiture et de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, à un poste de conseillère de la Ville de Shediac (Nouveau-Brunswick), à l'élection municipale prévue pour le 11 mai 2026.

Le 2 avril 2026

La directrice générale

Direction du soutien en dotation, des priorités et des activités politiques

Lily Klassen

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Hudson, Evan)

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Evan Hudson, Services publics et Approvisionnement Canada, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de solliciter une investiture et de se porter candidat, avant et pendant la période électorale, à un poste de conseiller de la Ville de Miramichi (Nouveau-Brunswick), à l'élection municipale prévue pour le 11 mai 2026.

Le 2 avril 2026

La directrice générale

Direction du soutien en dotation, des priorités et des activités politiques

Lily Klassen

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Larochelle, Christine)

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Christine Larochelle, Services publics et Approvisionnement Canada, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de solliciter une investiture et de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, à un poste de conseillère de la Ville de Shediac (Nouveau-Brunswick), à l'élection municipale prévue pour le 11 mai 2026.

Le 7 avril 2026

La directrice générale

Direction du soutien en dotation, des priorités et des activités politiques

Lily Klassen

PUBLIC SERVICE COMMISSION**PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT***Permission granted (Neil, Steven)*

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Steven Neil, Fisheries and Oceans Canada, to seek nomination as, and to be, a candidate, before and during the election period, for the position of Mayor for the Town of Saint Andrews, New Brunswick, in the municipal election to be held on May 11, 2026.

April 8, 2026

Lily Klassen

Director General
Staffing Support, Priorities and Political Activities
Directorate

PUBLIC SERVICE COMMISSION**PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT***Permission granted (Noël, Annik)*

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Annik Noël, Atlantic Canada Opportunities Agency, to seek nomination as, and to be, a candidate, before and during the election period, for a position of Councillor for the Town of Belle-Baie, New Brunswick, in the municipal election to be held on May 11, 2026.

April 2, 2026

Lily Klassen

Director General
Staffing Support, Priorities and Political Activities
Directorate

PUBLIC SERVICE COMMISSION**PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT***Permission granted (Power, Shawn)*

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Shawn Power, Public

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE**LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE***Permission accordée (Neil, Steven)*

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Steven Neil, Pêches et Océans Canada, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de solliciter une investiture et de se porter candidat, avant et pendant la période électorale, au poste de maire de la Ville de Saint Andrews (Nouveau-Brunswick), à l'élection municipale prévue pour le 11 mai 2026.

Le 8 avril 2026

La directrice générale

Direction du soutien en dotation, des priorités et des
activités politiques

Lily Klassen**COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE****LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE***Permission accordée (Noël, Annik)*

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Annik Noël, Agence de promotion économique du Canada atlantique, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de solliciter une investiture et de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, à un poste de conseillère de la Ville de Belle-Baie (Nouveau-Brunswick), à l'élection municipale prévue pour le 11 mai 2026.

Le 2 avril 2026

La directrice générale

Direction du soutien en dotation, des priorités et des
activités politiques

Lily Klassen**COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE****LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE***Permission accordée (Power, Shawn)*

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Shawn Power, Services publics et Approvisionnement

Services and Procurement Canada, to seek nomination as, and to be, a candidate, before and during the election period, for the position of Mayor for the City of Miramichi, New Brunswick, in the municipal election to be held on May 11, 2026.

April 7, 2026

Lily Klassen

Director General
Staffing Support, Priorities and Political Activities
Directorate

Canada, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de solliciter une investiture et de se porter candidat, avant et pendant la période électorale, au poste de maire de la Ville de Miramichi (Nouveau-Brunswick), à l'élection municipale prévue pour le 11 mai 2026.

Le 7 avril 2026

La directrice générale

Direction du soutien en dotation, des priorités et des activités politiques

Lily Klassen

MISCELLANEOUS NOTICES**TD HOME AND AUTO INSURANCE COMPANY****REDUCTION OF STATED CAPITAL**

As required under subsection 79(5) of the *Insurance Companies Act* (Canada), notice is hereby given that TD Home and Auto Insurance Company (the “Company”) intends to apply to the Superintendent of Financial Institutions (Canada) for approval to reduce the stated capital of the common shares of the Company in accordance with the special resolution, passed by the sole shareholder of the Company on March 26, 2026, a copy of which is set out below.

“RESOLVED AS A SPECIAL RESOLUTION THAT

1. Subject to the approval of the Superintendent of Financial Institutions (Canada), and in accordance with section 79 of the *Insurance Companies Act* (Canada), the stated capital of the Company be reduced by an amount of up to \$166,000,000 (the “Authorized Limit”) by reducing the stated capital account maintained for its common shares, such amount to be distributed to the sole shareholder of the Company;
2. The directors and officers of the Company are hereby authorized and directed to apply under section 79 of the *Insurance Companies Act* (Canada) for approval of this resolution and such reduction of stated capital;
3. The Company’s Chairman or Chief Executive Officer shall determine the amount of any such reduction of stated capital within the Authorized Limit; and
4. The Company, through its authorized officers, are authorized and directed, for and on behalf of the Company, to execute and deliver all such documents and to do such other acts or things as may be determined to be necessary or advisable to give effect to this resolution, the execution of any such document or the doing of any such other act or thing being conclusive evidence of such determination.”

The publication of this notice should not be construed as evidence that approval will be issued for the reduction of capital. The granting of the approval will be dependent upon the normal *Insurance Companies Act* (Canada) review process and the discretion of the Superintendent of Financial Institutions.

Toronto, April 25, 2026

TD Home and Auto Insurance Company

AVIS DIVERS**COMPAGNIE D’ASSURANCE HABITATION ET AUTO TD****RÉDUCTION DU CAPITAL DÉCLARÉ**

Conformément au paragraphe 79(5) de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada), avis est donné par les présentes que Compagnie d’assurance habitation et auto TD (la « Société ») a l’intention de demander au surintendant des institutions financières du Canada d’approuver la réduction du capital déclaré des actions ordinaires de la Société conformément à la résolution extraordinaire adoptée par son unique actionnaire le 26 mars 2026, dont le texte figure ci-après.

IL EST RÉSOLU, PAR VOIE DE RÉOLUTION EXTRAORDINAIRE, CE QUI SUIT :

1. Sous réserve de l’agrément du surintendant des institutions financières du Canada, et conformément à l’article 79 de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada), le capital déclaré de la Société sera réduit d’un montant maximal de 166 000 000 \$ (la « Limite autorisée »), déduit du compte capital déclaré pour ses actions ordinaires, ce montant devant être versé à l’unique actionnaire de la Société;
2. Les administrateurs et les dirigeants de la Société ont par les présentes l’autorisation et le mandat de demander, en vertu de l’article 79 de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada), l’approbation de cette résolution et de cette réduction du capital déclaré;
3. Le président ou chef de la direction de la Société déterminera le montant de toute réduction du capital déclaré conformément à la Limite autorisée;
4. La Société, par l’intermédiaire de ses dirigeants autorisés, a l’autorisation et le mandat, pour et au nom de la Société, de signer et de remettre tous les documents, ainsi que d’accomplir toutes les mesures ou tous les actes jugés nécessaires ou souhaitables pour donner effet à la présente résolution, la signature d’un tel document et l’accomplissement d’un tel acte ou d’une telle mesure constituant une preuve concluante d’une telle décision.

La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une preuve qu’un agrément sera donné pour la réduction du capital. L’agrément est tributaire du processus normal d’examen des demandes prévu par la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada) et de la décision du surintendant des institutions financières.

Toronto, le 25 avril 2026

Compagnie d’assurance habitation et auto TD

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

**Foreign Affairs, Trade and Development,
Dept. of**

Order Amending the Export Control List 810

Transport, Dept. of

Regulations Amending the Canadian
Aviation Security Regulations, 2012
(Security Program for Air Carriers) 833

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

**Affaires étrangères, du Commerce et du
Développement, min. des**

Décret modifiant la Liste des marchandises
et technologies d'exportation contrôlée.... 810

Transports, min. des

Règlement modifiant le Règlement
canadien de 2012 sur la sûreté aérienne
(programme de sûreté des transporteurs
aériens) 833

Order Amending the Export Control List

Statutory authority

Export and Import Permits Act

Sponsoring department

Department of Foreign Affairs, Trade and
Development

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

The Government of Canada administers a system of permits that controls the export of sensitive goods and technologies. This system plays an important role in helping the Government advance international peace and security, honour Canada's international agreements, and prevent harm to Canada. Controls must be updated from time to time to reflect advances in technology or changes in the use of goods and technology, or to address gaps in the export controls framework that could result in harm.

The *Order Amending the Export Control List* (proposed Order) would add new controls related to semiconductors and assemblies containing them as well as to advanced manufacturing, including controls on lithography equipment, epitaxial deposition equipment, semiconductor manufacturing deposition equipment, boards containing field programmable logic devices, advanced computing integrated circuits and electronic assemblies, and specialized powders used in additive manufacturing.

The establishment of these new controls is necessary to address the growing risk that these items could be exported or diverted to uses contrary to Canada's security and foreign policy interests. In recent years, rapid advances in high-performance computing and semiconductor manufacturing have increased the potential for these technologies to be used in the development of military systems, including artificial intelligence, aerospace, and precision weapons applications. In parallel with these

Décret modifiant la Liste des marchandises et technologies d'exportation contrôlée

Fondement législatif

Loi sur les licences d'exportation et d'importation

Ministère responsable

Ministère des Affaires étrangères, du Commerce et
du Développement

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Le gouvernement du Canada administre un système de licences qui régit l'exportation de marchandises et de technologies sensibles. Ce système joue un rôle important en aidant le gouvernement à faire progresser la paix et la sécurité internationales, à honorer les accords internationaux du Canada et à prévenir les préjudices au pays. Les contrôles doivent être mis à jour périodiquement pour tenir compte des progrès technologiques ou des changements dans l'utilisation des marchandises et des technologies, ou pour combler des lacunes dans le cadre des contrôles à l'exportation qui pourraient causer des préjudices.

Le *Décret modifiant la Liste des marchandises et technologies d'exportation contrôlée* (décret proposé) ajouterait de nouveaux contrôles liés aux semi-conducteurs et aux ensembles qui en contiennent ainsi qu'à la fabrication de pointe, y compris des contrôles sur les équipements de lithographie, les équipements de dépôt épitaxial, les équipements de dépôt pour la fabrication de semi-conducteurs, les cartes électroniques contenant des dispositifs logiques programmables par l'utilisateur, les circuits intégrés informatiques avancés et les assemblages électroniques, ainsi que les poudres spécialisées utilisées dans la fabrication additive.

La mise en place de ces nouveaux contrôles est nécessaire pour faire face au risque croissant que ces articles soient exportés ou détournés à des fins contraires aux intérêts du Canada en matière de sécurité et de politique étrangère. Ces dernières années, les progrès rapides dans le domaine du calcul à haute performance et de la fabrication de semi-conducteurs ont accru le potentiel d'utilisation de ces technologies dans l'élaboration de systèmes militaires, y compris l'intelligence artificielle, l'aérospatiale

advances, Canada, its partners and allies are contemplating and implementing national measures separate from traditional multilateral export controls. The proposed amendments to the *Export Control List* would ensure that Canada keeps pace with developments, prevents harmful transfers, and upholds its long-standing stance on safeguarding peace and security.

The proposed Order would also consolidate and streamline existing controls related to semiconductor manufacturing equipment so that they are easier to read and understand.

Background

Regulatory framework

The *Export Control List* (ECL) is a regulation made under the *Export and Import Permits Act* (EIPA). The ECL identifies specific goods and technologies that are controlled for export from Canada to other destinations. Exports of items controlled in the ECL may only be made under the authority of a permit issued by the Minister of Foreign Affairs to a resident of Canada.

Multilateral export control and non-proliferation regimes

The ECL is usually automatically amended through incorporation by reference to align with international arrangements made with partners in four multilateral export control and non-proliferation regimes designed to prevent the spread of weapons of mass destruction and related military capabilities and to provide a common framework for identifying sensitive goods and technologies and help ensure that national measures are coherent and effective.

The four regimes each have a distinct focus. The regimes are the Wassenaar Arrangement, which covers conventional arms and dual-use items;¹ the Nuclear Suppliers Group, which covers nuclear materials, equipment, and technology; the Missile Technology Control Regime, which covers ballistic missile and drone delivery systems; and the Australia Group, which covers chemical and biological weapons-related items.

National controls

Because multilateral regimes operate by consensus, their ability to update control lists in a timely manner has

¹ In the context of export controls, “dual use” means that it has been determined that the good or technology could be used for both civilian and military purposes.

et les applications d’armes de précision. Parallèlement, le Canada, ses partenaires et ses alliés envisagent et mettent en œuvre des mesures nationales distinctes des contrôles multilatéraux traditionnels des exportations. Les modifications proposées à la *Liste des marchandises et technologies d’exportation contrôlée* permettraient au Canada de suivre ces évolutions, d’empêcher les transferts préjudiciables et de maintenir sa position de longue date en matière de sauvegarde de la paix et de la sécurité.

Le décret proposé consolidera et rationalisera également les contrôles existants relatifs aux équipements de fabrication de semi-conducteurs afin qu’ils soient plus faciles à lire et à comprendre.

Contexte

Cadre de réglementation

La *Liste des marchandises et technologies d’exportation contrôlée* (LMTEC) est un règlement pris en vertu de la *Loi sur les licences d’exportation et d’importation* (LLEI). La LMEC énumère les marchandises et les technologies dont l’exportation du Canada vers d’autres destinations est contrôlée. Leur exportation ne peut être effectuée qu’en vertu d’une licence délivrée par le ministre des Affaires étrangères à un résident du Canada.

Régimes multilatéraux de contrôle des exportations et de non-prolifération

La LMEC est généralement modifiée automatiquement par incorporation par renvoi afin de l’aligner sur les accords internationaux conclus avec les partenaires de quatre régimes multilatéraux de contrôle des exportations et de non-prolifération destinés à empêcher la prolifération des armes de destruction massive et des capacités militaires connexes, à fournir un cadre commun pour l’identification des marchandises et technologies sensibles et à contribuer à garantir la cohérence et l’efficacité des mesures nationales.

Les quatre régimes ont chacun un objectif distinct. Il s’agit de l’Arrangement de Wassenaar, qui porte sur les armes conventionnelles et les articles à double usage¹; du Groupe des fournisseurs nucléaires, qui porte sur les matières, les équipements et les technologies nucléaires; du Régime de contrôle de la technologie des missiles, qui porte sur les missiles balistiques et les vecteurs de drones; et du Groupe d’Australie, qui porte sur les articles liés aux armes chimiques et biologiques.

Contrôles nationaux

Étant donné que les régimes multilatéraux fonctionnent par consensus, leur capacité à mettre à jour les listes de

¹ Dans le contexte des contrôles à l’exportation, l’expression « double usage » signifie qu’il a été déterminé que la marchandise ou la technologie pourrait être utilisée à la fois à des fins civiles et militaires.

sometimes been limited. Furthermore, the rapid evolution of sensitive technologies with potential military applications has heightened the need for more agile responses.

To address these challenges, Canada, together with allies and partners, has been introducing coordinated national controls outside the formal regime structures, ensuring that export control frameworks remain current and effective. For example, Canada amended the ECL in 2024 and 2025, adding new items under Group 5 (Miscellaneous Goods and Technology), which aligns the ECL with controls advanced by partners and allies in North America, Europe, the South Pacific, and Asia. These new controls govern the export of sensitive and emerging goods and technologies, including quantum computers and advanced semiconductor manufacturing equipment, 3D printing technologies, and high temperature coatings usable in military applications.

Semiconductor technologies and advanced manufacturing

Canada is now moving ahead alongside allies and partners to develop controls related to semiconductors and assemblies containing them, as well as to advanced manufacturing. These technologies are of concern because they underpin the production of leading-edge semiconductors and advanced manufactured components that can enhance military capabilities. Lithography and deposition equipment are critical to fabricating the smallest and fastest microprocessors, which are increasingly used in artificial intelligence, command-and-control, and surveillance systems. Boards and integrated circuits enable high-performance computing applications that can be applied to aerospace and weapons development. Specialized additive manufacturing powders facilitate the production of advanced parts with military or dual-use applications.

Objective

The objective of the proposed Order is to ensure that Canada's export control framework keeps pace with — and controls the export of — rapidly evolving technologies that can be used for military purposes. By controlling the export of these goods and technologies, Canada seeks to prevent and deter their export to unauthorized end-users and their potential use in ways that could undermine international security. The proposed Order would also align Canada's framework with those of allies and partners.

contrôle en temps opportun a parfois été limitée. Qui plus est, l'évolution rapide des technologies sensibles ayant de potentielles applications militaires a accru la nécessité d'apporter des réponses plus souples.

Pour relever ces défis, le Canada, en collaboration avec ses alliés et partenaires, a mis en place des contrôles nationaux coordonnés en dehors des structures réglementaires officielles, de sorte que les cadres de contrôle des exportations demeurent à jour et efficaces. Par exemple, le Canada a modifié la LMEC en 2024 et en 2025 pour y ajouter de nouveaux articles dans le groupe 5 (Marchandises et technologies diverses) qui aligne la LMEC sur les contrôles mis en place par les partenaires et alliés en Amérique du Nord, en Europe, dans le Pacifique Sud et en Asie. Ces nouveaux contrôles régissent l'exportation de marchandises et de technologies sensibles et émergentes, notamment les ordinateurs quantiques et les équipements de fabrication de semi-conducteurs avancés, les technologies d'impression 3D et les revêtements à haute température utilisables dans les applications militaires.

Technologies des semi-conducteurs et fabrication de pointe

Le Canada va maintenant de l'avant avec ses alliés et partenaires pour élaborer des contrôles liés aux semi-conducteurs et aux ensembles qui en contiennent, ainsi qu'à la fabrication avancée. Ces technologies sont pré-occupantes, car elles sont à la base de la production de semi-conducteurs avancés et de composants de fabrication de pointe qui peuvent améliorer les capacités militaires. Les équipements de lithographie et de dépôt sont essentiels à la fabrication des microprocesseurs les plus petits et les plus rapides, qui sont de plus en plus utilisés dans les systèmes d'intelligence artificielle, de commande et de contrôle et de surveillance. Les cartes et les circuits intégrés permettent des applications de calcul à haute performance qui peuvent être appliquées au développement de l'aérospatiale et de l'armement. Des poudres de fabrication additive spécialisées facilitent la production de pièces avancées ayant des applications militaires ou à double usage.

Objectif

L'objectif du décret proposé est de veiller à ce que le cadre de contrôle des exportations du Canada suive le rythme — et contrôle l'exportation — des technologies en évolution rapide qui peuvent être utilisées à des fins militaires. En contrôlant l'exportation de ces marchandises et technologies, le Canada vise à prévenir et à décourager leur exportation vers des utilisateurs finaux non autorisés et leur utilisation potentielle d'une manière qui pourrait nuire à la sécurité internationale. Le décret proposé alignerait également le cadre du Canada sur ceux de ses alliés et partenaires.

Description

The proposed Order would add the following goods and technologies related to semiconductors and assemblies containing them as well as advanced manufacturing to the ECL under Group 5, item 5506 (Miscellaneous Goods and Technology):

1. *Lithography equipment*: Equipment used in semiconductor manufacturing to transfer intricate circuit patterns onto silicon wafers, which is a critical step in making microchips.
2. *Epitaxial deposition equipment*: Equipment used in semiconductor manufacturing to grow a thin crystalline layer on top of a wafer. This equipment plays a key role in improving the performance of semiconductor devices.
3. *Semiconductor manufacturing deposition equipment*: Equipment used to deposit ultra-thin layers of materials on wafers to build microscopic structures on semiconductors. This equipment is used to manufacture leading-edge processors.
4. *Boards containing field programmable logic devices*: Circuit card assemblies, boards or modules that incorporate certain integrated circuits that can be reconfigured after manufacturing. These are often called field-programmable gate arrays (FPGAs).
5. *Advanced computing integrated circuits and electronic assemblies*: High performance integrated circuits (computer chips) as well as any computer or electronic assembly that contains them. This category targets only the most advanced microprocessors.
6. *Powders containing inoculants used in additive manufacturing*: Powders used in 3D printing (additive manufacturing) that contain special additives (inoculants) used to form stronger, more reliable microstructures during metal printing. These powders can enable the manufacture of high-performance parts that otherwise would be controlled.

The effect of the proposed Order would be to require exporters of these goods and technologies to obtain a permit from Global Affairs Canada before exporting them from Canada. These controls would apply to exports of the physical goods as well as “technology” within the meaning of the EIPA, which includes technical data, technical assistance and information necessary for the development, production or use of an article included on the ECL.

Description

Le décret proposé vise à ajouter les marchandises et technologies suivantes destinées aux semi-conducteurs et aux ensembles qui en contiennent, ainsi qu'à la fabrication avancée, à la LMTEC dans le Groupe 5 – article 5506 (Marchandises et technologies diverses) :

1. *Équipements de lithographie* : Équipements utilisés dans la fabrication des semi-conducteurs pour transférer des schémas de circuits complexes sur des tranches de silicium, ce qui constitue une étape critique dans la fabrication des microprocesseurs.
2. *Équipements de dépôt épitaxial* : Équipements utilisés dans la fabrication des semi-conducteurs pour appliquer une fine couche cristalline sur une tranche de silicium. Cet équipement joue un rôle clé dans l'amélioration du rendement des dispositifs à semi-conducteurs.
3. *Équipements de dépôt pour la fabrication de semi-conducteurs* : Équipements utilisés pour déposer des couches ultrafines de matériaux sur des tranches afin de construire des structures microscopiques sur les semi-conducteurs. Ces équipements sont utilisés pour fabriquer des processeurs de pointe.
4. *Cartes contenant des dispositifs logiques programmables par l'utilisateur* : Ensembles de cartes de circuits, cartes ou modules incorporant certains circuits intégrés qui peuvent être reconfigurés après la fabrication. Ils sont souvent appelés « circuits à matrice de portes programmables par l'utilisateur (FPGA) ».
5. *Ensembles électroniques et circuits intégrés de calcul* : Circuits intégrés à haute performance (puces électroniques) ainsi que tout ordinateur ou ensemble électronique qui les contient. Cette catégorie ne vise que les microprocesseurs les plus avancés.
6. *Poudres contenant des inoculants utilisées dans la fabrication additive* : Poudres utilisées pour l'impression 3D (fabrication additive) qui contiennent des additifs spéciaux (inoculants) utilisés pour former des microstructures plus solides et plus fiables lors de l'impression de métaux. Ces poudres peuvent permettre la fabrication de pièces de haute performance qui seraient autrement contrôlées.

Le décret proposé aurait pour effet d'obliger les exportateurs de ces marchandises et technologies à obtenir une licence d'Affaires mondiales Canada avant de les exporter du Canada. Ces contrôles s'appliqueraient aux exportations de marchandises ainsi qu'à la « technologie » au sens de la LLEI, qui s'entend des données techniques, de l'assistance technique et des renseignements nécessaires à la mise au point, à la production ou à l'utilisation d'un article figurant sur la LMEC.

The proposed Order would also consolidate and streamline Group 5 controls related to semiconductor manufacturing equipment so that they would be easier to understand and align with similar controls in ECL Group 1 (Dual Use).

Regulatory development

Consultation

As per long-standing practice, Global Affairs Canada engaged with a range of Canadian stakeholders to assess the potential impacts of the proposed controls. The Department consulted with the majority of stakeholders that would be affected, including more than 15 organizations across industry and academia, with representation from the semiconductor, aerospace and defence, advanced manufacturing, and artificial intelligence research communities. Taken together, consultations confirmed that the proposed controls are unlikely to result in significant impacts for Canadian businesses or research institutions given that the items are either minimally or not at all produced or manufactured domestically. Where applicable, feedback informed refinements to ensure that the controls remain targeted, proportionate, and consistent with measures being adopted by partner countries.

Some stakeholders also noted that firms from the United States might be constrained from exporting to Canada if Canada does not advance controls consistent with the proposed Order. Such constraint could have implications for research collaboration and business opportunities.

Indigenous engagement, consultation and modern treaty obligations

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an analysis was undertaken to determine whether the proposed Order would give rise to modern treaty implications. Global Affairs Canada conducted an initial assessment of the geographical scope and subject matter of the initiative related to modern treaties in effect and did not identify any potential modern treaty impacts.

Instrument choice

While the goods and technologies proposed for addition to the ECL may have legitimate civilian uses, they can also enable military systems, including artificial intelligence-enabled command and control, surveillance systems, advanced aerospace platforms, and precision-guided weapons. If they were permitted to be exported without safeguards, there is a risk that they could be diverted, trafficked, or otherwise used to undermine international security or threaten Canada's security interests. Adding

Le décret proposé consoliderait et rationaliserait également les contrôles du groupe 5 relatifs aux équipements de fabrication de semi-conducteurs afin qu'ils soient plus faciles à comprendre et à aligner sur les contrôles similaires du Groupe 1 (Double usage) de la LMEC.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Conformément à une pratique de longue date, Affaires mondiales Canada s'est engagé auprès d'une série d'intervenants canadiens à évaluer les incidences potentielles des contrôles proposés. Le Ministère a consulté la majorité des intervenants qui seraient concernés, dont plus de 15 organisations industrielles et universitaires représentant les secteurs des semi-conducteurs, de l'aérospatiale et de la défense, de la fabrication de pointe et de la recherche sur l'intelligence artificielle. Dans l'ensemble, les consultations ont confirmé qu'il est peu probable que les contrôles proposés aient des conséquences importantes pour les entreprises ou les instituts de recherche canadiens, considérant que les articles ne sont que peu ou pas du tout produits ou fabriqués au Canada. Le cas échéant, le retour d'information a permis d'affiner les contrôles afin qu'ils restent ciblés, proportionnés et cohérents avec les mesures adoptées par les pays partenaires.

Certains intervenants ont également noté que les entreprises des États-Unis pourraient être empêchées d'exporter vers le Canada si ce dernier ne mettait pas en place des contrôles conformes au décret proposé, ce qui pourrait avoir des répercussions sur la collaboration en matière de recherche et sur les possibilités d'affaires.

Mobilisation des Autochtones, consultation et obligations découlant des traités modernes

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une analyse a été réalisée pour déterminer si ces modifications pouvaient donner lieu à des obligations découlant des traités modernes. Affaires mondiales Canada a effectué une première évaluation de la portée géographique et de l'objet de l'initiative relative aux traités modernes en vigueur et n'a relevé aucune incidence potentielle sur les traités modernes.

Choix de l'instrument

Si les marchandises et technologies qu'il est proposé d'ajouter à la LMEC peuvent avoir des utilisations civiles légitimes, elles peuvent également servir dans des systèmes militaires, notamment des systèmes de commandement et de contrôle activés par l'intelligence artificielle, des systèmes de surveillance, des plateformes aérospatiales avancées et des armes à guidage de précision. Si leur exportation était autorisée sans mesures de protection, il existe un risque qu'elles soient détournées, qu'elles

these items to the ECL would help to ensure that these items are not exported for use in programs that are contrary to Canada's national and international security interests.

When Canada controls goods and technologies outside of multilateral export control and non-proliferation regimes, an order must be made to amend the ECL to have these items directly listed. The proposed Order would add new controls to Group 5 (Miscellaneous Goods and Technologies), which includes a range of items from softwood lumber to strategic goods and technology.

As Canada has determined that the identified goods and technologies need to be controlled for export because they could be used in military and/or illicit weapons programs, the ECL was determined to be the only option for implementing such controls. No other options were considered.

Regulatory analysis

Benefits and costs

The semiconductor and advanced manufacturing sectors are important economic engines for Canada. [Statistics Canada](#) estimates that in 2020, the semiconductor industry generated a total of \$28.8 billion in total output and is a growth market, with one [private sector forecaster](#) suggesting a compound annual growth rate of 8% to 11% from 2023 to 2030. One [private sector research firm](#) suggests that Canada's additive manufacturing sector could grow from US \$1.7 billion in 2023 to US \$6.7 billion by 2030, a compound annual growth rate of roughly 22%.

These sectors both rely significantly on imports, so that growth in these sectors depends on the willingness of international partners to trade with Canada on sensitive technologies or to allow them to transit through Canada. For example, in 2020, Canada's semiconductor industry relied on \$7.3 billion worth of imports.

The proposed controls are similar to those applied by international partners and have been scoped to provide confidence to international partners while minimizing the burden on Canadian industry.

fassent l'objet d'un trafic ou qu'elles soient utilisées pour porter atteinte à la sécurité internationale ou menacer les intérêts du Canada en matière de sécurité. L'ajout de ces articles à la LMEC permettrait de s'assurer qu'ils ne sont pas exportés aux fins de leur utilisation dans des programmes contraires aux intérêts du Canada en matière de sécurité nationale et internationale.

Lorsque le Canada contrôle des marchandises et des technologies hors des régimes multilatéraux de contrôle des exportations et de non-prolifération, un décret doit être pris pour modifier la LMEC afin que ces articles soient directement inscrits. Le décret proposé ajouterait de nouveaux contrôles au Groupe 5 (Marchandises et technologies diverses), qui comprend une série d'articles allant du bois d'œuvre aux marchandises et technologies stratégiques.

Comme le Canada a déterminé que l'exportation des marchandises et technologies recensées devait être contrôlée parce qu'elles pourraient être utilisées dans des programmes d'armement militaires ou illicites, il a été déterminé que la LMTEC était la seule option pour mettre en œuvre de tels contrôles. Aucune autre option n'a été envisagée.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Les secteurs des semi-conducteurs et de la fabrication de pointe sont d'importants moteurs économiques pour le Canada. [Statistique Canada](#) estime qu'en 2020, l'industrie des semi-conducteurs a généré une production totale de 28,8 milliards de dollars et qu'il s'agit d'un marché en croissance. Un [prévisionniste du secteur privé \(disponible en anglais seulement\)](#) a suggéré un taux de croissance annuel composé de 8 % à 11 % de 2023 à 2030. Selon un [cabinet de recherche du secteur privé \(disponible en anglais seulement\)](#), la valeur du secteur canadien de la fabrication additive pourrait passer de 1,7 milliard de dollars américains en 2023 à 6,7 milliards de dollars américains d'ici 2030, soit un taux de croissance annuel composé d'environ 22 %.

Ces deux secteurs dépendent largement des importations, de sorte que leur croissance dépend de la volonté des partenaires internationaux d'échanger avec le Canada des technologies sensibles ou de les laisser transiter par le Canada. Par exemple, en 2020, l'industrie canadienne des semi-conducteurs dépendait d'importations d'une valeur de 7,3 milliards de dollars.

Les contrôles proposés sont semblables à ceux appliqués par les partenaires internationaux et ont été définis de manière à inspirer la confiance des partenaires internationaux tout en réduisant au minimum le fardeau sur l'industrie canadienne.

Benefits

The proposed Order would help protect Canada and its allies from adverse consequences for international security by limiting the export of these advanced goods and technologies and ensuring careful review and oversight of proposed export transactions. This would help to ensure that Canada would not be used as a transit point for exporters in other jurisdictions seeking to circumvent their national legislation. It would also help avoid a situation where other governments decline to export semiconductors or advanced manufacturing goods or technologies to Canada because of inadequate export controls.

Costs

Exporters of newly controlled items would need to obtain a permit prior to exporting to all destinations other than the United States.

The majority of costs of applying for permits would apply to businesses in the semiconductor and advanced manufacturing sectors. It is expected that only a small number of universities and researchers would apply for permits to export technical information related to the development of newly controlled items, as the controls do not apply to technology in the public domain, basic scientific research or to the minimum necessary information for patent applications.

Although the semiconductor and advanced manufacturing sectors are growing in Canada, this proposal is not expected to have significant impacts on Canadian businesses because most of the items (advanced semiconductor manufacturing equipment, advanced microprocessors and computers, and the powder of high entropy alloys and refractory metals) are not currently produced, manufactured, or used in Canada. As stakeholders have noted, Canada's ability to expand manufacturing or trade in these technologies depends on controls that are aligned with key allies and partners.

With this in mind, it is projected that Global Affairs Canada would receive 15 new applications from industry in Year 1, increasing to a total of 22 additional applications in Year 10.

Costs to government

Global Affairs Canada would incur costs to process up to 22 additional permit applications per year. This is a minimal incremental administrative cost for the Department, which processed an average of 5 693 applications for strategic and military goods and technology applications per year between 2014 and 2024. Likewise, given the

Avantages

Le décret proposé contribuerait à protéger le Canada et ses alliés de conséquences négatives pour la sécurité internationale en limitant l'exportation de ces marchandises et technologies de pointe et en garantissant un examen et un contrôle minutieux des transactions proposées à l'exportation. Ces contrôles permettraient d'éviter que le Canada ne soit utilisé comme point de transit pour les exportateurs d'autres pays cherchant à contourner leur législation nationale. Ils permettraient également d'éviter que d'autres gouvernements refusent d'exporter des semi-conducteurs ou des marchandises ou technologies de fabrication de pointe au Canada en raison de contrôles à l'exportation jugés inadéquats.

Coûts

Les exportateurs de marchandises soumises aux nouveaux contrôles devront obtenir une licence avant d'exporter vers toutes les destinations autres que les États-Unis.

La majorité des coûts liés à la demande de licences s'appliquerait aux entreprises des secteurs des semi-conducteurs et de la fabrication de pointe. On s'attend à ce que seul un petit nombre d'universités et de chercheurs demandent des licences pour exporter des renseignements techniques liées à l'élaboration de produits soumis aux nouveaux contrôles, car les contrôles ne s'appliquent pas aux technologies relevant du domaine public, à la recherche scientifique fondamentale ou aux renseignements minimaux nécessaires pour les demandes de brevet.

Bien que les secteurs des semi-conducteurs et de la fabrication de pointe soient en pleine croissance au Canada, cette proposition ne devrait pas avoir d'impact significatif sur les entreprises canadiennes, car la plupart des articles (équipements de fabrication des semi-conducteurs de pointe, microprocesseurs et ordinateurs de pointe et poudre d'alliages à haute entropie et de métaux réfractaires) ne sont pas produits, fabriqués ou utilisés actuellement au Canada. Comme l'ont souligné les intervenants, la capacité du Canada à développer la fabrication ou le commerce de ces technologies dépend de l'alignement des contrôles sur ceux des principaux alliés et partenaires.

Dans cette optique, il est prévu qu'Affaires mondiales Canada reçoive 15 nouvelles demandes de la part de l'industrie au cours de l'année 1, pour un total de 22 demandes supplémentaires au cours de l'année 10.

Coûts pour le gouvernement

Affaires mondiales Canada devrait engager des frais pour traiter jusqu'à 22 demandes de licence supplémentaires par an. Il s'agit d'un coût administratif supplémentaire minime pour le Ministère, qui a traité en moyenne 5 693 demandes pour des marchandises et des technologies stratégiques et militaires par an entre 2014 et 2024.

low number of anticipated exports, there would also be a minimal incremental cost to the Canada Border Services Agency for enforcing export controls (e.g. validating permits at border crossings, detaining non-compliant exports). It is also anticipated that some of these exports would not take place at the border but rather via transfer by intangible means, such as via email or the cloud.

Accordingly, the proposed Order is not expected to require new resources, specialized infrastructure, or significant changes to existing practices.

Costs to industry

Exporters would bear costs to apply for an export permit to export (to non-U.S. destinations) any of the items added to the ECL under the proposed Order. The incremental administrative cost for exporters is expected to be \$18.91 per application, assuming the average time spent per application is 30 minutes and the average wage per hour (including overhead) for applicants is \$37.82. These figures are presented in 2024 dollars.

Additional costs may also be carried and would vary on a case-by-case basis. For example, applicants would need to wait for the application to be processed. In most cases, a 10-business-day service standard would apply. As these items are not yet manufactured for sale, costs would likely be minimal. Any non-residents seeking to export these items would require that a custom broker or a resident apply on their behalf. This typically impacts less than 2.5% of applications. As well, applicants may also bear a cost for lost business if an export permit is denied and another buyer cannot be found. This cost would vary depending on the value of the proposed export. This being said, denial rates are typically below 1%.

Small business lens

Analysis under the small business lens concluded that the proposed Order would impact small businesses that work with the goods and technologies proposed to be added to the list.

It was determined that there are no practical opportunities to reduce regulatory burden on small business (e.g. by exempting permit requirements or shortening service standards for small businesses) because new controls are driven by security considerations. Instead, Global Affairs Canada supports small businesses by providing assistance support during the application process via a dedicated

De même, compte tenu du faible nombre d'exportations prévues, l'Agence canadienne des services frontaliers ne devrait supporter qu'un coût supplémentaire minime pour appliquer les contrôles à l'exportation (validation des licences au passage de la frontière, détention des exportations non conformes, etc.). On prévoit également que certaines de ces exportations n'auraient pas lieu à la frontière, mais plutôt par transferts par des moyens immatériels, comme le courrier électronique ou l'infonuagique.

Par conséquent, le décret proposé ne devrait pas nécessiter de nouvelles ressources, une infrastructure spécialisée ou des changements importants aux pratiques existantes.

Coûts pour l'industrie

Les exportateurs devront engager des frais pour demander une licence d'exportation afin d'exporter (vers des destinations autres que les États-Unis) l'un des articles ajoutés à la LMEC en application du décret proposé. Le coût administratif supplémentaire pour les exportateurs devrait être de 18,91 \$ par demande, en supposant que le temps moyen consacré à chaque demande est de 30 minutes et que le salaire horaire moyen (y compris les frais généraux) des demandeurs est de 37,82 \$. Ces chiffres sont présentés en dollars de 2024.

Des frais supplémentaires peuvent également devoir être engagés dans certains cas. Par exemple, les demandeurs devraient attendre que leur demande soit traitée. Dans la plupart des cas, la norme de service est de 10 jours ouvrables. Comme ces articles ne sont pas encore fabriqués pour la vente, les coûts seraient probablement minimes. Les non-résidents souhaitant exporter ces articles devraient faire appel à un courtier en douane ou à un résident pour déposer une demande en leur nom. Cette situation concerne généralement moins de 2,5 % des demandes. En outre, les demandeurs peuvent également avoir à supporter le coût des pertes commerciales si une licence d'exportation est refusée et qu'un autre acheteur ne peut être trouvé. Ce coût varie en fonction de la valeur de l'exportation proposée. Cela dit, les taux de refus sont généralement inférieurs à 1 %.

Lentille des petites entreprises

L'analyse au titre de la lentille des petites entreprises a permis de conclure que le décret proposé aurait une incidence sur les petites entreprises qui travaillent avec les marchandises et les technologies qu'il est proposé d'ajouter à la liste.

Il a été déterminé qu'il n'y a pas de possibilités pratiques de réduire le fardeau réglementaire sur les petites entreprises (par exemple en réduisant les normes de service pour les petites entreprises ou en exemptant ces dernières des exigences en matière de licence) parce que les nouveaux contrôles sont motivés par des considérations de sécurité. En revanche, Affaires mondiales Canada soutient

telephone helpline, a dedicated mailbox, as well as online assistance in the electronic permitting system, and by ongoing engagement with the permit officer assigned to individual applications.

One-for-one rule

The one-for-one rule applies because there would be an incremental increase in administrative burden on business. The proposal is, therefore, considered burden IN under the rule. The proposed Order would not add or remove regulatory titles under the one-for-one rule.

It is estimated that the proposed Order would result in an annualized total administrative cost of \$128 for affected businesses, based on the assumption that up to 14 companies would cumulatively submit up to 22 permit applications per year by Year 10. Exporters are expected to spend an average of 30 minutes per application, which is longer than other applications, because these new controls would need to be precisely described in an application. It is assumed that the average wage of export permit applicants (including overhead) is \$35.75/hour.

As per the *Red Tape Reduction Regulations*, the assessment of administrative impacts was conducted for a period of 10 years. Values in this section are presented in 2012 dollars, discounted to 2012 at a rate of 7%.

Regulatory cooperation and alignment

The controls in the proposed Order have been specifically negotiated and scoped to ensure alignment with Canada's allies and partners. These partners are at various stages of implementing national controls consistent with those described in the proposed Order. For example, in September 2025, the European Commission published [draft controls](#) aligned with the proposed Order that would apply in its 27 Member States. It is expected that consistent controls will be adopted in as many as 40 countries, strengthening the overall effectiveness of the controls in preventing diversion and unauthorized use.

International obligations

The proposed Order would not affect Canada's formal international obligations. Canada, its allies, and its partners continue to affirm the importance of cooperation on export controls related to critical and emerging goods and technologies to promote international security, and are committed to working together on implementing the necessary national controls. For example, recent G7 Statements ([June 2023](#), [\[ARCHIVED\] December 2023](#),

les petites entreprises en leur apportant de l'aide tout au long du processus de demande au moyen d'une ligne d'assistance téléphonique et d'une boîte aux lettres électronique dédiées, ainsi qu'une assistance en ligne dans le système électronique de délivrance des licences, et en communiquant de façon continue avec l'agent chargé des licences affecté à chaque demande.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique puisqu'il y a une augmentation progressive du fardeau administratif des entreprises. La proposition est donc considérée comme un « ajout » en application de cette règle. Le décret proposé n'ajouterait ni ne supprimerait de titres réglementaires en application de la règle du « un pour un ».

On estime que le décret proposé entraînerait un coût administratif total annualisé de 128 \$ pour les entreprises touchées, en supposant que jusqu'à 14 entreprises soumettraient au total jusqu'à 22 demandes de licences annuellement d'ici l'année 10. Les exportateurs devraient consacrer en moyenne 30 minutes par demande, ce qui est plus long que pour les autres demandes, car ces nouveaux contrôles devraient être décrits avec précision dans une demande. On suppose que le salaire moyen des demandeurs de licences d'exportation (frais généraux compris) est de 35,75 \$ l'heure.

Conformément au *Règlement sur la réduction de la paperasse*, l'évaluation des incidences administratives a été réalisée pour une période de 10 ans. Les valeurs dans la présente section sont présentées en dollars de 2012 et actualisées en fonction de la valeur de 2012 en appliquant un taux de 7%.

Coopération et harmonisation en réglementation

Les contrôles prévus dans le décret proposé ont été expressément négociés et définis afin d'assurer leur alignement sur ceux des alliés et partenaires du Canada. Ces partenaires en sont à différents stades de la mise en œuvre de contrôles nationaux conformes à ceux décrits dans le décret proposé. Par exemple, en septembre 2025, la Commission européenne a publié des [ébauches de contrôles](#) alignés sur le décret proposé qui s'appliqueraient dans ses 27 États membres. On s'attend à ce que des contrôles uniformes soient adoptés dans pas moins de 40 pays, renforçant ainsi l'efficacité globale des contrôles pour prévenir le détournement et l'utilisation non autorisée.

Obligations internationales

Le décret proposé n'aurait aucune incidence sur les obligations internationales officielles du Canada. Le Canada, ses alliés et ses partenaires s'entendent sur l'importance de la coopération en matière de contrôles à l'exportation des marchandises et technologies essentielles et émergentes pour promouvoir la sécurité internationale, et sont déterminés à travailler ensemble à la mise en œuvre des contrôles nationaux nécessaires. Par exemple, les récentes

[ARCHIVED] June 2024) highlight the need to strengthen efforts on export controls to address risks and to ensure gaps in export controls for dual-use goods and technologies cannot be exploited.

Effects on the environment

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

Gender-based analysis plus

A gender-based analysis plus (GBA+) was conducted. The proposed Order is not expected to result in differential impacts based on gender and/or other identity factors. Under the EIPA, export permit applications for controlled military items must be assessed against the risk that the export could be used to commit or facilitate serious acts of gender-based violence and violence against women and children. The Minister of Foreign Affairs cannot issue a permit if there is a substantial risk that the export would be used to commit or facilitate these acts. This requirement applies to all other controlled items under the Department's policy.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

As per long-standing practice with strategic exports, the proposed Order would come into force 30 days after the day it is published in the *Canada Gazette*, Part II, to provide time for implicated parties to become aware of the new controls and to apply for an export permit in advance of the coming-into-force date. No permit would be required for exports to the United States. The proposed Order would also be published on the Department's website, and a notice would also be communicated to stakeholders through the Department's web application, entitled Export Controls On-Line (NEXCOL).

Compliance and enforcement

All exports or transfers by any means of items, including technical data, technical assistance and information necessary for the development, production, or use of an item controlled under the ECL must be authorized by an export permit. The Canada Border Services Agency and the Royal Canadian Mounted Police are responsible for the enforcement of export controls. In addition, through the Safeguarding Science Initiative, Global Affairs Canada, in

déclarations du G7 (juin 2023, [ARCHIVÉE] décembre 2023, [ARCHIVÉE] juin 2024) soulignent la nécessité d'intensifier les efforts en matière de contrôles à l'exportation afin de parer aux risques et de s'assurer que les lacunes dans les contrôles à l'exportation des marchandises et technologies à double usage ne puissent être exploitées.

Effets sur l'environnement

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas nécessaire.

Analyse comparative entre les sexes plus

Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) a été réalisée. Le décret proposé ne devrait pas avoir d'incidences différentielles fondées sur le sexe ou d'autres facteurs d'identité. En application de la LLEI, les demandes de licence d'exportation de matériel militaire contrôlé doivent être évaluées en fonction du risque que l'exportation soit utilisée pour commettre ou faciliter des actes graves de violence fondée sur le genre et de violence à l'égard des femmes et des enfants. La ministre des Affaires étrangères ne peut pas délivrer de licence s'il existe un risque sérieux que l'exportation soit utilisée pour commettre ou faciliter de tels actes. Cette exigence est énoncée à tous les autres articles contrôlés en application de la politique du Ministère.

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

Mise en œuvre

Comme le veut la pratique de longue date en matière d'exportations stratégiques, le décret proposé entrerait en vigueur 30 jours après le jour de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada* afin de donner aux parties concernées le temps de prendre connaissance des nouveaux contrôles et de demander une licence d'exportation avant la date d'entrée en vigueur. Aucune licence ne serait requise pour les exportations vers les États-Unis. Le décret proposé serait en outre publié sur le site Web du Ministère et un avis serait également communiqué aux intervenants par l'intermédiaire de l'application Web du Ministère intitulée Système des contrôles des exportations en direct (NCEED).

Conformité et application

Toutes les exportations ou tous les transferts d'articles par quelque moyen que ce soit, y compris les données techniques, l'assistance technique et les renseignements nécessaires à la mise au point, à la production ou à l'utilisation d'un article contrôlé en application de la LMEC doivent être autorisés au moyen d'une licence d'exportation. L'Agence des services frontaliers du Canada et la Gendarmerie royale du Canada sont responsables de l'application

collaboration with Public Safety Canada, performs regular outreach to academia and relevant stakeholders to raise awareness of Canada's export control regime. This proactive outreach helps ensure that the relevant stakeholders remain up to date with the regulatory requirements and improves compliance.

Service standards

Service standards for evaluating and issuing export permits are set out in Global Affairs Canada's [Export and brokering controls handbook](#). From the date a complete permit application is received, it is expected that 90% of the time, a decision on an application will be provided within 10 business days, where consultations outside the Export Controls Operations Division are not required, and within 40 business days where consultations are required. These standards are comparable to international regulators that apply similar controls.

Adherence to the service standard depends on the complexity of the proposed export, including the details of the proposed transaction and the broader context. If any part of an application triggers consultation outside of the Export Controls Operations Division, applicants are generally made aware early in the process.

Contact

Charles Thompson
Acting Senior Policy Analyst
Export Controls Policy Division – ITR
Global Affairs Canada
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Email: expctrpol@international.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Order Amending the Export Control List* under paragraph 3(1)(a) and section 6^a of the *Export and Import Permits Act*^b.

^a S.C. 2018, c. 26, s. 6

^b R.S., c. E-19

des contrôles des exportations. En outre, dans le cadre de l'initiative Science en sécurité, Affaires mondiales Canada, en collaboration avec Sécurité publique Canada, mène régulièrement des activités de sensibilisation auprès du milieu universitaire et des intervenants concernés afin de les informer et de les sensibiliser au régime de contrôle des exportations du Canada. Cette protection active permet de s'assurer que les intervenants intéressés restent informés des exigences réglementaires, ce qui contribue à améliorer la conformité.

Normes de service

Les normes de service pour l'évaluation et la délivrance des licences d'exportation sont énoncées dans le [Manuel des contrôles du courtage et à l'exportation](#) d'Affaires mondiales Canada. À compter de la date de réception d'une demande de licence complète, il est prévu que, dans 90 % des cas, une décision sur la demande soit rendue dans les 10 jours ouvrables lorsque des consultations externes à la Direction des activités de contrôle des exportations ne sont pas requises, et dans les 40 jours ouvrables lorsque des consultations sont requises. Ces normes sont comparables à celles des organismes de réglementation internationaux qui appliquent des contrôles similaires.

Le respect de la norme de service dépend de la complexité de l'exportation proposée, notamment des détails de la transaction proposée et du contexte général. Si une partie quelconque d'une demande déclenche une consultation à l'extérieur de la Direction des activités de contrôle des exportations, les demandeurs en sont généralement informés dès le début du processus.

Personne-ressource

Charles Thompson
Analyste politique principal par intérim
Direction de la politique de contrôle des exportations – ITR
Affaires mondiales Canada
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Courriel : expctrpol@international.gc.ca

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'alinéa 3(1)a) et de l'article 6^a de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*^b, se propose de prendre le *Décret modifiant la Liste des marchandises et technologies d'exportation contrôlée*, ci-après.

^a L.C. 2018, ch. 26, art. 6

^b L.R., ch. E-19

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the following email address: expctrlpol@international.gc.ca.

Ottawa, April 16, 2026

Janna Rinaldi
Acting Assistant Clerk of the Privy Council

Order Amending the Export Control List

Amendments

1 (1) Subitem 5506(1) of the schedule to the *Export Control List*¹ is replaced by the following:

5506 (1) In this item, *composite, development, digital computer, electronic assembly, Gate-All-Around Field-Effect Transistor (GAAFET), laser, matrix, production, software, substrate, substrate blanks, technology* and *use* have the same meaning as in the Guide under the heading “Definitions of Terms Used in Groups 1 and 2”.

(2) Subparagraphs 5506(2)(a)(i) and (ii) of the schedule to the List are replaced by the following:

(i) software specially designed or modified for the development or production of items specified in clause (c)(ii)(B) or (C), any of subparagraphs (c)(iii) or (vi), or paragraph (d),

(ii) software specially designed for the use of items specified in any of clauses (d)(iv)(C), (D) or (G) to (P), and

(3) Paragraph 5506(2)(a) of the schedule to the List is amended by striking out “and” at the end of subparagraph (iii) and by repealing subparagraph (iv).

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de décret dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen de l’outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S’ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, ils sont priés d’y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d’envoyer le tout au courriel suivant : expctrlpol@international.gc.ca.

Ottawa, le 16 avril 2026

La greffière adjointe intérimaire du Conseil privé
Janna Rinaldi

Décret modifiant la Liste des marchandises et technologies d’exportation contrôlée

Modifications

1 (1) Le paragraphe 5506(1) de l’annexe de la *Liste des marchandises et technologies d’exportation contrôlée*¹ est remplacé par ce qui suit :

5506 (1) Pour l’application du présent article, *calculateur numérique, composite, développement, ensembles électroniques, laser, logiciel, matrice, production, substrat, substrats bruts, technologie, transistor à effet de champ à grille environnante (Gate-All-Around) (GAAFET)* et *utilisation* ont le sens que le Guide leur attribue sous l’intertitre « Définitions des termes utilisés dans les groupes 1 et 2 ».

(2) Les sous-alinéas 5506(2)a)(i) et (ii) de l’annexe de la même liste sont remplacés par ce qui suit :

(i) les logiciels spécialement conçus ou modifiés pour le développement ou la production d’articles visés aux divisions c)(ii)(B) ou (C) ou à l’un des sous-alinéas c)(iii) ou (vi) ou à l’alinéa d),

(ii) les logiciels spécialement conçus pour l’utilisation d’articles visés aux divisions d)(iv)(C), (D), (G) à (P),

(3) Le sous-alinéa 5506(2)a)(iv) de l’annexe de la même liste est abrogé.

¹ SOR/89-202

¹ DORS/89-202; DORS/2009-128, art. 1

(4) Subparagraph 5506(2)(b)(i) of the schedule to the List is replaced by the following:

(i) technology specially designed or modified for the development or production of items specified in subparagraph (c)(i), clause (ii)(B) or (C), any of subparagraphs (c)(iii) to (vii), or paragraphs (d) or (e),

(5) Paragraph 5506(2)(b) of the schedule to the List is amended by striking out “and” at the end of subparagraph (iii) and by replacing subparagraph (iv) with the following:

(iv) technology specially designed or modified for the use of computers, electronic assemblies or components specified in subparagraph (c)(vi), and

(v) technology for the development of software specially designed or modified for the production of additive manufacturing machines specified in subparagraph (d)(ii);

(6) Paragraph 5506(2)(c) of the schedule to the List is amended by adding the following after subparagraph (iv):

(v) integrated circuits having one or more digital processing units having a Total Processing Performance (TPP) of 6,000 or more,

NOTE

1 For *digital computers* and *electronic assemblies* containing integrated circuits specified in subparagraph (v), see subparagraph (vi).

2 Total Processing Performance (TPP) is calculated according to the following formula: $2 \times \text{MacTOPS} \times \text{bit length of the operation}$ aggregated over all processing units on the integrated circuit.

2a *MacTOPS* means the theoretical peak number of Tera (10^{12}) operations per second for the multiply-accumulate computation ($D = A \times B + C$).

2b The 2 in the TPP formula is based on the industry convention of counting one multiply-accumulate computation, ($D = A \times B + C$), as 2 operations for purposes of datasheets. Therefore, $2 \times \text{MacTOPS}$ may correspond to the reported TOPS or Floating-Point Operations per Second (FLOPS) on a datasheet.

2c *Bit length of the operation* means the largest bit-length of the inputs to the multiply operation for a multiply-accumulate computation.

2d The TPPs for each processing unit on the integrated circuit are aggregated to arrive at a

(4) Le sous-alinéa 5506(2)b(i) de l'annexe de la même liste est remplacé par ce qui suit :

(i) les technologies spécialement conçues ou modifiées pour le développement ou la production d'articles visés au sous-alinéa c)(i) ou aux divisions c)(ii)(B) ou (C) ou à l'un des sous-alinéas c)(iii) à (vii) ou aux sous-alinéas d) ou e),

(5) Le sous-alinéa 5506(2)b(iv) de l'annexe de la même liste est modifié, par adjonction, de ce qui suit :

(iv) les technologies spécialement conçues ou modifiées pour l'utilisation des ordinateurs, des ensembles électroniques ou des composants visés au sous-alinéa c)(vi),

(v) les technologies visant le développement de logiciels spécialement conçues ou modifiées pour produire des équipements à fabrication additive visés au sous-alinéa d)(ii),

(6) Le sous-alinéa 5506(2)c(iv) de l'annexe de la même liste est modifié par adjonction, de ce qui suit :

(v) les circuits intégrés comportant au moins une unité de traitement numérique dont le rendement de traitement total (RTT) est de 6000 ou plus.

NOTA :

1 Dans le cas des *calculateurs numériques* et des *ensembles électroniques* comportant des circuits intégrés visés à l'alinéa c)(v) voir le sous-alinéa c)(vi).

2 Le rendement de traitement total (RTT) est calculé selon la formule $2 \times \text{MacTOPS} \times \text{longueur en bits de l'opération}$, dont le produit est agrégé pour l'ensemble des unités de traitement du circuit intégré.

2a *MacTOPS* s'entend du nombre maximal théorique de téra(10^{12})-opérations par seconde (TOPS), pour un calcul de multiplication-accumulation [$D=A \times B + C$].

2b Dans la formule de RTT, le chiffre 2 s'entend de la convention industrielle qui consiste à considérer la multiplication-accumulation ($D=A \times B + C$) comme deux opérations telles que rapportées dans les feuilles données. Aussi, les TOPS ou les opérations en virgule flottante par seconde (Floating-Point Operations per Second – FLOPS) indiquées dans une feuille de données peuvent correspondre à $2 \times \text{MacTOPS}$.

2c La *longueur en bits de l'opération* s'entend de la plus grande longueur en bits des entrées de l'opération de multiplication pour un calcul de multiplication-accumulation.

total: $TPP = TPP1 + TPP2 + \dots + TPPn$ (where n is the number of processing units on the integrated circuit).

3 The rate of MacTOPS is to be calculated at its maximum value theoretically possible, assumed to be the highest value the manufacturer claims in a manual or brochure for the integrated circuit. For example, the TPP threshold of 6,000 can be met with 750 tera integer operations (or 2×375 MacTOPS) at 8 bits. If the integrated circuit is designed for a multiply-accumulate computation with multiple bit lengths that achieve different TPP values, the highest TPP value should be evaluated against the parameters in subparagraph (v).

4 For integrated circuits that provide processing of both sparse and dense matrices, the TPP values are the values for processing of dense matrices (without sparsity).

(vi) computers, **electronic assemblies** and components, containing one or more integrated circuits, specified in subparagraph (v), and

NOTE

For the purposes of subparagraph (vi), computers include, in particular, digital computers and hybrid computers.

(vii) **electronic assemblies**, modules or equipment, containing one or more user configurable Field Programmable Logic Devices (FPLD) and having an aggregate lookup table input count of greater than or equal to 1,800,000;

NOTE

1 For electronic assemblies, modules or equipment having FPLDs that are combined with an analog-to-digital converter, that are rated for extended operating temperatures or are radiation hardened, or have cryptographic functionality, see paragraphs 1-3.A.2.h., 1-4.A.1.a, and 1-5.A.2.a, respectively, of the Guide.

2 For the purposes of subparagraph (vii), **user configurable** means that a user can configure or modify the logic cells or interconnects between logic cells within the FPLD logic fabric to prescribe the specific function that the electronic assembly, module or equipment performs.

3 For the purposes of subparagraph (vii), **aggregate lookup table input count** means the sum of the number of independent inputs available to each physical programmable lookup table (LUT), contained within a FPLD or other programmable item. For example, a circuit board containing 2 Field Programmable Gate Arrays (FPGAs), each having 150,000 programmable LUTs with 6 inputs would have an

2d On additionne les RTT de chaque unité de traitement d'un circuit intégré pour obtenir la somme : $RTT = RTT1 + RTT2 + \dots + RTTn$ (où n est le nombre d'unités de traitement du circuit intégré).

3 Le MacTOPS est calculé d'après sa valeur théorique maximale qui est présumée être la valeur supérieure signalée dans le manuel du fabricant qui porte sur les circuits intégrés, par exemple le seuil de RTT de 6000 est atteint à 750 téra-opérations de nombres entiers (ou 2×375 MacTOPS) à 8 bits. Lorsque le circuit intégré est conçu pour un calcul de multiplication-accumulation qui présente de multiples longueurs en bits et mène à des valeurs de RTT différentes, la valeur supérieure devrait être évaluée en comparaison avec les paramètres prévus au sous-alinéa c)(v).

4 À l'égard des circuits intégrés qui assurent le traitement de matrices diffuses et denses, les valeurs de RTT sont celles de traitement de matrices denses (qui ne sont pas diffuses).

(vi) les ordinateurs, les **ensembles électroniques** et les composants comportant au moins un circuit intégré visé au sous-alinéa (v),

NOTA :

Au sous-alinéa (vi) ordinateurs comprend notamment les calculateurs numériques et les calculateurs hybrides.

(vii) les **ensembles électroniques**, les modules ou les équipements, comportant au moins un dispositif logique programmable par l'utilisateur (FPLD) — qui est configurable par l'utilisateur — et qui est doté d'un compte total d'entrées de table de recherche de 1 800 000 ou plus,

NOTA :

1 Dans le cas des ensembles électroniques, des modules ou des équipements comportant des dispositifs logiques programmables par l'utilisateur qui sont conjugués à un convertisseur analogique-numérique, qui sont prévus pour fonctionner à des températures prolongées ou qui sont résistants aux radiations, ou qui présentent une fonction cryptographique, voir 1-3.A.2.h., 1-4.A.1.a et 1-5.A.2.a. du Guide.

2 Pour l'application du sous alinéa (vii), **configurable par l'utilisateur** s'entend du fait qu'un utilisateur peut configurer ou modifier, dans la matrice logique d'un dispositif logique programmable, des cellules logiques ou des interconnexions entre celles-ci, afin d'attribuer une fonction particulière à des ensembles électroniques, des modules ou des équipements qui sont visés à cet alinéa.

3 Le **compte total d'entrées de table de recherche** s'entend de la somme des entrées

aggregate lookup table input count of $2 \times 150,000 \times 6 = 1,800,000$.

indépendantes disponibles dans chacune des tables de recherche programmables physiques d'un dispositif logique programmable par l'utilisateur ou d'un autre article programmable. Par exemple, une carte de circuits imprimés qui comprend deux circuits à matrice de portes programmables par l'utilisateur (FPGA) renfermant chacune 150 000 tables de recherche programmables à six entrées présente un compte total d'entrées de table de recherche de $2 \times 150\,000 \times 6 = 1\,800\,000$.

(7) Subparagraphs 5506(2)(d)(i) to (viii) of the schedule to the List are replaced by the following:

(i) scanning electron microscope (SEM) equipment designed for imaging semiconductor devices or integrated circuits, and having all of the following:

- (A)** a stage placement accuracy less (better) than 30 nm,
- (B)** a stage positioning measurement performed using laser interferometry,
- (C)** a position calibration within a Field-of-View (FOV) based on laser interferometer length-scale measurement,
- (D)** a capacity to collect and store images with more than 2×10^8 pixels,
- (E)** an FOV overlap of less than 5% in vertical and horizontal directions,
- (F)** an FOV stitching overlap of less than 50 nm, and
- (G)** an accelerating voltage of more than 21 kV,

NOTE

1 Subparagraph (i) includes SEM equipment designed for chip design recovery.

2 Subparagraph (i) does not apply to SEM equipment designed to accept a Semiconductor Equipment and Materials International (SEMI) standard wafer carrier, for example, a 200 mm or larger Front Opening Unified Pod (FOUP).

(ii) additive manufacturing machines designed to produce metal or metal alloy components and having the following characteristics, and specially designed components for those machines:

- (A)** the consolidation source is one or more of the following:
 - (I)** a laser,

(7) Les sous-alinéas 5506(2)d)(i) à (viii) de l'annexe de la même liste sont remplacés par ce qui suit :

(i) les équipements de microscopie électronique à balayage (MEB) conçus pour l'imagerie de dispositifs à semi-conducteurs ou de circuits intégrés présentant toutes les caractéristiques suivantes :

- (A)** une précision de positionnement de la platine inférieure à (meilleure que) 30 nm,
- (B)** l'obtention de la mesure du positionnement de la platine par interférométrie laser,
- (C)** l'étalonnage de position à l'intérieur d'un champ de vision basé sur la mesure de l'échelle de longueur de l'interféromètre laser,
- (D)** la capacité de collecter et de stocker des images ayant plus de 2×10^8 pixels,
- (E)** un chevauchement de champ de vision de moins de 5 % dans les directions verticale et horizontale,
- (F)** un chevauchement de couture de champ de vision de moins de 50 nm,
- (G)** une tension d'accélération de plus de 21 kV,

NOTA :

1 Le sous-alinéa (i) comprend les équipements MEB conçus pour la récupération de la conception des puces.

2 Le sous-alinéa (i) ne s'applique pas aux équipements MEB conçus pour accepter un porte plaquette conforme à la norme de l'association Semiconductor Equipment and Materials International (SEMI), par exemple un caisson normalisé à ouverture frontale (Front Opening Unified Pod ou FOUP) de 200 mm ou plus.

(ii) les équipements à fabrication additive qui sont conçus pour produire des composants constitués de métaux ou d'alliages métalliques et qui répondent

(II) an electron beam, or

(III) an electric arc,

(B) during manufacturing, the controlled process atmosphere consists of:

(I) an inert gas, or

(II) a vacuum (pressure equal to or less than 100 Pa),

(C) the in-process monitoring equipment in a coaxial or paraxial configuration has any of the following:

(I) an imaging camera with a peak response at a wavelength that is greater than 380 nm and less than or equal to 14,000 nm,

(II) a pyrometer designed to measure temperatures greater than 1,273.15K (1,000°C), or

(III) a radiometer or spectrometer with a peak response at a wavelength that is greater than 380 nm and less than or equal to 3,000 nm, and

(D) the closed-loop control systems are designed to modify the consolidation source parameters, build paths, or equipment settings during the build cycle in response to feedback from in-process monitoring equipment specified in clause (C),

NOTE

1 In clauses (C) and (D), *in-process monitoring*, also known as in-situ process monitoring, means the observation and measurement of the additive manufacturing process including the measurement of electromagnetic or thermal emissions from the melt pool.

2 In clause (C), *coaxial configuration*, also known as on-axis or inline configuration, means a configuration in which one or more sensors are mounted in an optical path shared by the laser consolidation source.

3 In clause (C), *paraxial configuration* means a configuration in which one or more sensors are mounted onto or integrated into the laser, electron beam, or electric arc consolidation source component.

4 In clause (C), for both coaxial configuration and paraxial configuration, the field of view of the sensors is fixed to the moving reference frame of the consolidation source and moves in the same scan trajectory throughout the build process.

(iii) cryogenic wafer probing equipment designed to test devices at a temperature less than or equal to

aux critères ci-après, ainsi que les composants spécialement conçus pour ceux-ci :

(A) l'une des sources de consolidation est :

(I) un laser,

(II) un faisceau électronique,

(III) un arc électrique,

(B) lors de la fabrication, l'atmosphère contrôlée est constituée :

(I) soit d'un gaz inerte,

(II) soit d'un vide (pression égale ou inférieurs de 100 Pa),

(C) les équipements à configuration coaxiale ou à configuration paraxiale servant au contrôle en cours de procédé sont dotés :

(I) d'une caméra d'imagerie ayant une réponse de crête dont la longueur d'onde est de plus de 380 nm sans dépasser 14 000 nm,

(II) d'un pyromètre conçu pour mesurer des températures supérieures à 1273,15 K (1000 °C),

(III) d'un radiomètre ou un spectromètre ayant une réponse de crête dont la longueur d'onde est de plus de 380 nm sans dépasser 3000 nm,

(D) les systèmes de commande à boucle fermée qui sont conçus pour modifier les paramètres des sources de consolidation, les chemins de fabrication ou les réglages de l'équipement pendant le cycle de fabrication, utilisent la rétroaction des équipements de contrôle en cours de procédé visés à la division (C),

NOTA :

1 Aux divisions (C) et (D), *contrôle en cours de procédé*, ou surveillance de procédé in situ, s'entend de l'observation du procédé de fabrication additive, et de la prise de mesures à cet égard notamment, la prise de mesures visant les émissions électromagnétiques ou thermiques du bain de fusion.

2 À la division (C), *configuration coaxiale*, ou configuration en ligne, s'entend de la configuration dans laquelle au moins un capteur est fixé dans le chemin optique du laser qui est la source de consolidation.

3 À la division (C), *configuration paraxiale* s'entend de la configuration dans laquelle au moins un capteur est fixé ou intégré au laser,

4.5 K (-268.65°C), and to accommodate wafer diameters greater than or equal to 100 mm, and

(iv) equipment for the manufacturing of semiconductor devices or materials as follows, and specially designed components and accessories therefor:

(A) masks and reticles designed for integrated circuits specified in subparagraphs (c)(i) and (v),

(B) imprint lithography templates designed for integrated circuits specified in subparagraphs (c)(i) and (v),

(C) equipment designed or modified for isotropic dry etching, having a largest silicon-germanium to silicon (SiGe:Si) etch selectivity greater than or equal to 100:1,

NOTE

For the purposes of clause (C), silicon-germanium to silicon (SiGe:Si) etch selectivity is measured for a germanium (Ge) concentration of greater than or equal to 30% ($\text{Si}_{0.70}\text{Ge}_{0.30}$).

(D) equipment designed or modified for anisotropic dry etching, and having all of the following:

(I) one or more Radio Frequency (RF) power sources with at least one pulsed Radio Frequency (RF) output,

(II) one or more fast gas switching valves with a switching time of less than 300 ms, and

(III) an electrostatic chuck with 20 or more individually controllable variable temperature elements,

NOTE

1 Clauses (C) and (D) include etching by radicals — atoms, molecules, or ions that have an unpaired electron in an open electron shell configuration — or by ions, sequential reactions, or non-sequential reactions.

2 Clause (D) includes etching using RF pulse excited plasma, pulsed duty cycle excited plasma, pulsed voltage on electrodes modified plasma, or cyclic injection and purging of gases combined with a plasma, plasma atomic layer etching, or plasma quasi-atomic layer etching.

(E) extreme ultraviolet (EUV) lithography masks and EUV lithography reticles, designed for integrated circuits, and having mask substrate blanks specified in paragraph 1-3.B.1.j of the Guide,

au faisceau d'électrons ou à l'arc électrique qui est la source de consolidation.

4 À la division (C), s'agissant de la configuration coaxiale et de la configuration paraxiale, le champ de vision des capteurs est rattaché au cadre mobile de la source de consolidation et se déplace, tout au long du procédé de fabrication, selon la trajectoire de balayage.

(iii) les équipements d'essai sous pointe cryogénique de plaquettes conçus pour réaliser des essais de dispositifs à une température de 4,5K ($-268,65^{\circ}\text{C}$) ou moins et pour recevoir des plaquettes d'un diamètre de 100 mm et plus;

(iv) les équipements pour la fabrication de dispositifs ou de matériaux semi-conducteurs ci-après, ainsi que leurs composants et accessoires spécialement conçus :

(A) les masques et les réticules conçus pour les circuits intégrés visés aux sous-alinéas c)(i) et (v),

(B) les gabarits de lithographie par impression conçus pour les circuits intégrés visés aux sous-alinéas c)(i) et (v),

(C) les équipements conçus ou modifiés pour la gravure sèche isotropique présentant une sélectivité de la gravure de silicium-germanium à silicium (SiGe :Si) de 100:1 ou plus,

NOTA :

Pour l'application de la division (C), la sélectivité de la gravure de silicium-germanium à silicium (SiGe :Si) est mesurée pour une concentration de germanium (Ge) supérieure ou égale à 30 % ($\text{Si}_{0,70}\text{Ge}_{0,30}$).

(D) les équipements conçus ou modifiés pour la gravure sèche anisotropique présentant toutes les caractéristiques suivantes :

(I) une ou plusieurs sources d'énergie radiofréquence (RF) avec au moins une sortie RF pulsée,

(II) au moins une vanne à commutation de gaz rapide ayant un temps de commutation inférieure à 300 ms,

(III) un mandrin électrostatique de vingt éléments ou plus à température variable réglables individuellement,

NOTA :

1 Les divisions (C) et (D) comprennent la gravure par radicaux — à savoir un atome, une molécule ou un ion qui possède un électron

NOTE

Clause (E) also applies to masks and reticles with a mounted pellicle.

(F) pellicles specially designed for EUV lithography,

NOTE

1 In clauses (E) and (F), **pellicle** means a membrane that is integrated with a frame and that is designed to protect a mask or reticle from particle contamination.

2 In clauses (E) and (F), **extreme Ultraviolet** means electromagnetic spectrum wavelengths greater than 5 nm and less than 124 nm.

(G) align and expose step and repeat (direct step on wafer) or step and scan (scanner) lithography equipment for wafer processing using photo-optical or X-ray methods and having all of the following:

(I) a light source wavelength equal to or longer than 193 nm,

(II) the capacity to produce a pattern with a Minimum Resolvable Feature size (MRF) of 45 nm or less, and

(III) a maximum dedicated chuck overlay value of less than or equal to 1.50 nm,

NOTE

1 For the purposes of subclause (II), the MRF is calculated using the following formula: $MRF = (\text{an exposure light source wavelength in nm}) \times (\text{K factor}) \div \text{maximum numerical aperture}$, where K factor = 0.25. MRF is also known as resolution.

2 For the purposes of subclause (III), dedicated chuck overlay is the alignment accuracy of a new pattern to an existing pattern printed on a wafer by the same lithographic system. Dedicated chuck overlay is also known as single machine overlay.

(H) equipment designed for epitaxial growth of silicon (Si) or silicon germanium (SiGe), and having all of the following:

(I) at least one preclean chamber designed to provide a surface preparation means to clean the surface of the wafer, and

(II) an epitaxial deposition chamber designed to operate at a temperature below 958 K (685°C),

NOTE

Clause (H) includes atomic layer epitaxy (ALE) equipment.

non apparié dans une configuration de couche électronique ouverte —, par ions, par réactions séquentielles ou par réactions non séquentielles.

2 La division (D) comprend la gravure à l'aide de plasma excité par impulsions RF, de plasma excité par cycle pulsé, de plasma modifié avec tension pulsée sur les électrodes, d'injection et purge cycliques de gaz combinés avec un plasma, de gravure de couche atomique par plasma ou de gravure de couche quasi-atomique par plasma.

(E) les masques et les réticules de lithographie par ultraviolet extrême (UVE) conçus pour des circuits intégrés et comprenant des blancs de substrat pour masque visés à l'alinéa 1-3.B.1.j du Guide,

NOTA :

La division (E) s'applique également aux masques et réticules à pellicule.

(F) les pellicules spécialement conçues pour la lithographie par ultraviolet extrême (UVE),

NOTA :

1 Aux divisions (E) et (F), **pellicule** s'entend de la membrane intégrée à un cadre et conçue pour protéger le masque ou le réticule de la contamination par particules.

2 Aux divisions (E) et (F), **ultraviolet extrême (UVE)** s'entend de longueurs d'onde du spectre électromagnétique supérieures à 5 nm et inférieures à 124 nm.

(G) les équipements de lithographie photorépéteurs d'alignement et d'exposition (photorépéteurs directs) ou les équipements de répétition et d'exploration (explorateurs) pour le traitement de plaquettes utilisant des méthodes optiques ou à rayons X et présentant toutes les caractéristiques suivantes :

(I) une source lumineuse dont la longueur d'onde est de 193 nm ou plus,

(II) la capacité de produire des figures dont la dimension de l'élément résoluble minimal (ÉRM) est de 45 nm ou moins,

(III) une valeur maximale de recouvrement par mandrin spécial (Dedicated Chuck Overlay – DCO) est de 1,50 nm ou moins,

NOTA :

1 À la sous-division (II) la dimension de l'élément résoluble minimal (ÉRM) est calculée à l'aide de la formule suivante : $ÉRM = (\text{longueur d'onde de la source lumineuse d'exposition en nm}) \times (\text{facteur K})$

(I) semiconductor manufacturing deposition equipment designed for Atomic Layer Deposition (ALD), as follows:

(II) equipment designed for the deposition of tungsten to fill an entire interconnect or in a channel less than 40 nm wide,

(III) equipment designed for area selective deposition of a metal or metal nitride sidewall barrier using an organometallic compound precursor, and

NOTE

For the purposes of subclause (II), **area selective deposition** means the deposition of material on the sidewall but not the bottom of a feature.

(III) equipment designed for the deposition of a work function metal — composed of titanium aluminium carbide (TiAlC) and having a work function greater than 4.0 eV — and having all of the following:

1 more than one metal source of which one is functioning as an aluminium precursor source, and

2 a precursor vessel designed to operate at a temperature greater than or equal to 303.15 K (30°C),

NOTE

For the purposes of subclause (III), **work function metal** means a material that controls the threshold voltage of a transistor.

(J) semiconductor manufacturing deposition equipment designed for cobalt electroplating or cobalt electroless-plating deposition processes,

(K) semiconductor manufacturing deposition equipment designed for chemical vapour deposition (CVD) of cobalt fill metal,

(L) semiconductor manufacturing deposition equipment designed for selective bottom-up CVD of tungsten fill metal,

NOTE

selective bottom-up CVD means the preferential deposition of material on the bottom relative to the sidewall.

(M) semiconductor manufacturing deposition equipment designed for void-free plasma enhanced deposition of a layer with a dielectric constant less than 3.3, in **gaps** having an **aspect ratio** equal to or greater than 1:1 and a width less than 25 nm,

(ouverture numérique maximale, où le facteur $K = 0,25$. La ÉRM est aussi appelée résolution.

2 À la sous-division (III) le recouvrement par mandrin spécial s'entend de la précision de l'alignement d'un nouveau motif sur un motif existant imprimé sur une plaquette par le même système lithographique. Le recouvrement par mandrin spécial est aussi appelé recouvrement par une seule machine.

(H) les équipements conçus pour la croissance épitaxiale du silicium (Si) ou du silicium germanium (SiGe) et présentant toutes les caractéristiques suivantes :

(I) une chambre de nettoyage ou plus qui permet de préparer la surface d'une tranche par nettoyage,

(II) une chambre de dépôt épitaxial conçue pour fonctionner à une température inférieure à 958 K (685 °C),

NOTA :

Sont également visés les équipements d'épitaxie par couche atomique (ALE).

(I) les équipements de déposition pour la fabrication de semi-conducteurs, pour le dépôt de couches atomiques (ALD) suivants :

(I) les équipements conçus pour le dépôt de tungstène pouvant remplir une interconnexion complète ou un canal d'une largeur de moins de 40 nm,

(II) les équipements conçus pour le dépôt sélectif en surface d'une barrière de paroi latérale d'un métal ou d'un métal-nitride en utilisant un composé organométallique comme précurseur,

NOTA :

À la sous-subdivision (2), **dépôt sélectif en surface** s'entend du dépôt d'un matériau sur le côté, mais pas sur le fond de la structure.

(III) les équipements conçus pour le dépôt d'un métal à travail d'extraction composé de carbure de titane-aluminium (TiAlC) et dont le travail d'extraction est supérieure à 4,0 eV, qui possèdent, à la fois, les caractéristiques suivantes :

1 plus d'une source métallique, dont l'une fonctionne comme source de précurseur d'aluminium,

2 conteneur de précurseur conçu pour fonctionner à une température de 303,15 K (30 °C) ou plus,

NOTE

1 gap means the space between metal lines.

2 aspect ratio (depth : width) means the ratio of the depth to the width of the gap between the metal lines.

(N) semiconductor manufacturing deposition equipment designed for the deposition of a ruthenium layer, using an organometallic compound precursor, while maintaining the wafer substrate at a temperature greater than 293.15 K (20°C) and less than 773.15 K (500°C),

(O) semiconductor manufacturing deposition equipment designed for multistep processing in multiple chambers and maintaining a high vacuum or inert environment during transfer between process steps, as follows:

(I) equipment designed to fabricate a metal contact by performing all of the following processes:

1 a surface treatment plasma process using hydrogen, hydrogen and nitrogen, or ammonia (NH₃), while maintaining the wafer substrate at a temperature greater than 373.15 K (100°C) and less than 773.15 K (500°C),

2 a surface treatment plasma process using oxygen or ozone, while maintaining the wafer substrate at a temperature greater than 313.15 K (40°C) and less than 773.15 K (500°C), and

3 the deposition of a tungsten layer while maintaining the wafer substrate at a temperature greater than 373.15 K (100°C) and less than 773.15 K (500°C),

(II) equipment designed to fabricate a metal contact by performing all of the following processes:

1 a surface treatment plasma process using a remote plasma generator and an ion filter, and

2 the deposition of a cobalt layer selectively onto copper using an organometallic compound precursor,

(III) equipment designed to fabricate a metal contact by performing all of the following processes:

1 the deposition of a titanium nitride (TiN) or tungsten carbide (WC) layer, using an organometallic compound precursor, while

NOTA :

À la subdivision (III), **métal à fonction à travail d'extraction** s'entend d'un matériau qui régule le seuil de tension d'un transistor.

(J) les équipements de déposition pour la fabrication de semi-conducteurs conçus pour les procédés de galvanoplastie au cobalt et de dépôt non électrolytique de cobalt ,

(K) les équipements de déposition pour la fabrication de semi-conducteurs conçus pour le dépôt chimique en phase vapeur de métal de remplissage au cobalt ,

(L) les équipements de déposition pour la fabrication de semi-conducteurs conçus pour le dépôt chimique en phase vapeur **sélectif de bas en haut** de métal de remplissage au tungstène,

NOTA :

Sélectif de bas en haut s'entend du dépôt d'un matériau sur le fond par rapport au côté d'une structure.

(M) les équipements de déposition pour la fabrication de semi-conducteurs conçus pour le dépôt plasmatique amélioré sans espace vide d'une couche avec une constante diélectrique inférieure à 3,3 dans des **intervalles** ayant un **rapport d'aspect** égal ou supérieur à 1:1 et une largeur inférieure à 25 nm.

NOTA :

1 Intervalle est un espace entre des lignes de métal.

2 Rapport d'aspect (profondeur : largeur) s'entend du rapport entre la profondeur et la largeur de l'intervalle entre les lignes de métal.

(N) les équipements de déposition pour la fabrication de semi-conducteurs conçus pour le dépôt d'une couche de ruthénium en utilisant un composé organométallique comme précurseur, tout en maintenant le substrat de la plaquette à une température supérieure à 293,15 K (20°C) et inférieure à 773,15 K (500°C),

(O) les équipements de déposition pour la fabrication de semi-conducteurs, ci-après, conçus pour le traitement en plusieurs étapes dans des chambres multiples et le maintien d'un vide élevé ou un environnement inerte pendant le transfert entre les étapes :

(I) les équipements conçus pour fabriquer un contact métallique en appliquant tous les traitements suivants :

1 traitement de surface par plasma à base d'hydrogène, d'hydrogène et d'azote, ou

maintaining the wafer substrate at a temperature greater than 293.15 K (20°C) and less than 773.15 K (500°C),

2 the deposition of a cobalt layer using a physical sputter deposition technique and having a process pressure greater than 1.33×10^{-1} Pa (1 mTorr) and less than 1.33×10^1 Pa (100 mTorr), while maintaining the wafer substrate at temperature less than 773.15 K (500°C), and

3 the deposition of a cobalt layer using an organometallic compound precursor and having a process pressure greater than 1.33×10^2 Pa (1 Torr) and less than 1.33×10^4 Pa (100 Torr), while maintaining the wafer substrate at temperature greater than 293.15 K (20°C) and less than 773.15 K (500°C),

(IV) semiconductor manufacturing deposition equipment designed to fabricate copper interconnects by performing all of the following processes:

1 deposition of a cobalt or ruthenium layer using an organometallic compound precursor and having a process pressure greater than 1.33×10^2 Pa (1 Torr) and less than 1.33×10^4 Pa (100 Torr), while maintaining the wafer substrate at a temperature greater than 293.15 K (20°C) and less than 773.15 K (500°C), and

2 deposition of a copper layer using a physical vapor deposition technique having a process pressure greater than 1.33×10^{-1} Pa (1 mTorr) and less than 1.33×10^1 Pa (100 mTorr), while maintaining the wafer substrate at a temperature less than 773.15 K (500°C), and

(P) equipment for semiconductor manufacturing, designed to fabricate a metal contact by multistep processing within a single chamber by performing all of the following:

(I) deposition of a tungsten layer, using an organometallic compound precursor, while maintaining the wafer substrate temperature greater than 373.15 K (100°C) and less than 773.15 K (500°C), and

(II) surface treatment plasma process using hydrogen, hydrogen and nitrogen, or ammonia (NH₃); and

d'ammoniac (NH₃), avec maintien du substrat de la plaquette à une température supérieure à 373,15 K (100°C) et inférieure à 773,15 K (500°C),

2 traitement de surface au moyen de procédés plasmatiques en utilisant de l'oxygène ou de l'ozone, tout en maintenant le substrat de la plaquette à une température supérieure à 313,15 K (40°C) et inférieure à 773,15 K (500°C),

3 dépôt d'une couche de tungstène en maintenant le substrat de la plaquette à une température supérieure à 373,15 K (100°C) et inférieure à 773,15 K (500°C);

(II) les équipements conçus pour fabriquer un contact métallique en appliquant tous les traitements suivants :

1 traitement de surface au moyen de procédés plasmatiques en utilisant un générateur de plasma à distance et un filtre à ions,

2 dépôt sélectif d'une couche de cobalt sur du cuivre en utilisant un composé organométallique comme précurseur;

(III) les équipements conçus pour fabriquer un contact métallique en appliquant tous les traitements suivants :

1 dépôt d'une couche de nitrure de titane (TiN) ou de carbure de tungstène (WC), en utilisant un composé organométallique comme précurseur, tout en maintenant le substrat de la plaquette à une température supérieure à 293,15 K (20°C) et inférieure à 773,15 K (500°C),

2 dépôt d'une couche de cobalt par procédé physique de dépôt par pulvérisation avec une pression de fonctionnement supérieure à $1,33 \times 10^{-1}$ Pa (1 mTorr) et inférieure à $1,33 \times 10^1$ Pa (100 mTorr), tout en maintenant le substrat de la plaquette à une température inférieure à 773,15 K (500°C),

3 dépôt d'une couche de cobalt en utilisant un composé organométallique comme précurseur avec une pression de fonctionnement supérieure à $1,33 \times 10^2$ Pa (1 Torr) et inférieure à $1,33 \times 10^4$ Pa (100 Torr), tout en maintenant le substrat de la plaquette à une température supérieure à 293,15 K (20°C) et inférieure à 773,15 K (500°C);

(IV) les équipements destinés à la fabrication de semi-conducteurs, conçus pour fabriquer

des interconnexions en cuivre en appliquant tous les traitements suivants :

1 dépôt d'une couche de cobalt ou de ruthénium en utilisant un composé organométallique comme précurseur avec une pression de fonctionnement supérieure à $1,33 \times 10^2$ Pa (1 Torr) et inférieure à $1,33 \times 10^4$ Pa (100 Torr), tout en maintenant le substrat de la plaquette à une température supérieure à 293,15 K (20°C) et inférieure à 773,15 K (500°C),

2 dépôt d'une couche de cuivre par dépôt en phase vapeur par procédé physique avec une pression de fonctionnement supérieure à $1,33 \times 10^{-1}$ Pa (1 mTorr) et inférieure à $1,33 \times 10^1$ Pa (100 mTorr), tout en maintenant le substrat de la plaquette à une température inférieure à 773,15 K (500°C);

(P) les équipements destinées à la fabrication de semi-conducteurs, conçus pour fabriquer un contact métallique par un traitement en plusieurs étapes dans une seule chambre en appliquant tous les traitements :

(I) dépôt d'une couche de tungstène, en utilisant un composé organométallique comme précurseur, tout en maintenant le substrat de la plaquette à une température supérieure à 373,15 K (100°C) et inférieure à 773,15 K (500°C),

(II) traitement de surface au moyen de procédés plasmatiques en utilisant de l'hydrogène, de l'hydrogène et de l'azote, ou de l'ammoniac (NH₃);

(8) Paragraph 5506(2)(e) of the schedule to the List is amended by striking out “and” at the end of subparagraph (ii), by adding “and” at the end of subparagraph (iii) and by adding the following after subparagraph (iii):

(iv) high-entropy alloy or refractory metal and alloy powders, having a surface modified with inoculants.

NOTE

1 For the purposes of subparagraph (iv), **high-entropy alloys** are alloys having at least 5 principal metallic elements, each having a concentration of 5 to 35 atomic percent, from the following list: Al, Ti, V, Cr, Mn, Fe, Co, Ni, Cu, Zr, Nb, Mo, Hf, Ta or W.

2 For the purposes of subparagraph (iv), **inoculants** are additives that promote grain nucleation and increase the total area of grain boundaries to inhibit solidification defects.

(8) Le sous-alinéa 5506(2)e)(iii) de l'annexe de la même liste est modifié par adjonction :

(iv) les poudres d'alliage à haute entropie ou de métaux réfractaires et leurs alliages, dont la surface a été modifiée avec des inoculants.

NOTA :

1 Au sous-alinéa (iv), **alliage à haute entropie** s'entend d'un alliage comportant au moins 5 éléments métalliques principaux — parmi les éléments Al, Ti, V, Cr, Mn, Fe, Co, Ni, Cu, Zr, Nb, Mo, Hf, Ta ou W — chacun ayant une concentration atomique comprise entre 5 et 35 %.

2 Au sous-alinéa (iv), **inoculant** s'entend de tout additif qui favorise la nucléation des grains et augmente la surface totale des joints de grains afin de restreindre la formation de défauts de solidification.

3 For the purposes of subparagraph (iv), **refractory metals and alloys** are metals and alloys of niobium, molybdenum, tungsten and tantalum.

3 Au sous-alinéa (iv), **métaux réfractaires et leurs alliages** s'entend des métaux et alliages de niobium, de molybdène, de tungstène et de tantale.

Coming into Force

2 This Order comes into force on the 30th day after the day on which it is published in the *Canada Gazette*, Part II.

Entrée en vigueur

2 Le présent décret entre en vigueur le trentième jour suivant la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Security Program for Air Carriers)

Statutory authority
Aeronautics Act

Sponsoring department
Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Canada must align its aviation security regulations with the International Civil Aviation Organization (ICAO) standards regarding security programs for air carriers, as defined by standards 3.3.1 and 3.3.2 of ICAO Annex 17. This Annex sets out the aviation security standards and recommended practices to be applied by Contracting States.¹ Standard 3.3.1 requires Contracting States to ensure that their commercial air carriers flying internationally have a written security program that meets the requirements of the member's national civil aviation security program, and standard 3.3.2 identifies security program requirements for foreign air carriers that provide service to and from a Contracting State.

Canada's regulatory framework does not currently require air carriers to have written security programs. The proposed *Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Security Program for Air Carriers)* [the proposed Regulations] would help address this regulatory gap for certain categories of air carriers operating international flights, and introduce amendments to the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* (CASR 2012) to better align with ICAO standards 3.3.1 and 3.3.2.

¹ The term "Contracting States" refers to Member States that have ratified or adhere to the Convention on International Civil Aviation (the Chicago Convention) in accordance with the provisions of its Chapter XXI.

Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (programme de sûreté des transporteurs aériens)

Fondement législatif
Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable
Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux : Le Canada doit harmoniser sa réglementation en matière de sûreté aérienne avec les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui portent sur les programmes de sûreté des transporteurs aériens, conformément aux normes 3.3.1 et 3.3.2 de l'Annexe 17 de l'OACI. Cette annexe énonce les normes de sûreté aérienne et les pratiques recommandées à appliquer par les États contractants¹. La norme 3.3.1 exige que les États contractants veillent à ce que leurs transporteurs aériens commerciaux effectuant des vols internationaux aient un programme écrit de sûreté conforme aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC). La norme 3.3.2 définit les exigences relatives au programme de sûreté des transporteurs aériens étrangers qui assurent des liaisons au départ et à destination d'un État contractant.

Le cadre réglementaire du Canada n'exige pas actuellement que les transporteurs aériens aient des programmes de sûreté écrits. Le projet du *Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (programme de sûreté des transporteurs aériens)* [le projet de règlement] contribuerait à combler cette lacune réglementaire pour certaines catégories de transporteurs aériens qui exploitent des vols internationaux et introduirait des modifications au *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* (RCSA 2012) afin de mieux l'harmoniser avec les normes 3.3.1 et 3.3.2 de l'OACI.

¹ Le terme « États contractants » désigne les États membres qui ont ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale (la Convention de Chicago) ou qui y adhèrent conformément aux dispositions de son chapitre XXI.

Description: The proposed Regulations would add another valuable layer of security to the aviation sector and ensure certain categories of Canadian air carriers operating in other countries have approved security programs that meet international standards. More specifically, the proposed Regulations would require certain categories of air carriers² operating international flights to establish, implement, and maintain a security program for air carriers (SPAC) that includes measures to prevent unauthorized access to aircraft, respond to threats and incidents, and develop risk assessments, audit activities, and training. The proposed Regulations would also clarify certain existing regulatory provisions to improve alignment with the ICAO standards, such as those related to the carriage of weapons and passengers in the custody of an escort officer.

Rationale: The proposed Regulations would result in total present value costs of \$7.2 million over the 12-year analytical time frame (2027–2038). It is estimated that 16 Canadian-based air carriers would bear total costs of \$2.9 million, and Transport Canada (TC) would carry costs of \$4.3 million. No small businesses would be impacted. There would be an increase in the administrative burden on business under the one-for-one rule, with an incremental annualized cost of \$7,608, or \$476 per business.

Issues

Canada was subject to an ICAO audit of aviation security provisions in 2016. At that time, Canada did not require air carriers to establish written security programs, and Canada therefore received a finding from ICAO auditors relating to standard 3.3.1 of ICAO Annex 17. The finding directed Canada to “Continue with the regulatory revision of national-level documentation to require all aircraft operators providing service from Canada to establish, implement and maintain a written AOSP [Aircraft Operator Security Program] that is consistent with

Description : Le projet de règlement ajouterait une précieuse couche de sûreté au secteur de l’aviation et assurerait que certaines catégories de transporteurs aériens canadiens fournissant des services dans d’autres pays aient des programmes de sûreté approuvés qui respectent les normes internationales. Plus précisément, le projet de règlement exigerait que certaines catégories de transporteurs aériens² qui exploitent des vols internationaux établissent, mettent en œuvre et maintiennent un programme de sûreté des transporteurs aériens (PSTA) qui prévoit des mesures visant à empêcher l’accès non autorisé aux aéronefs, à réagir aux menaces et aux incidents et à élaborer des évaluations des risques, des activités de vérification et de la formation. Le projet de règlement clarifierait aussi certaines dispositions réglementaires existantes, ce qui permettrait d’accroître l’harmonisation avec les normes de l’OACI, comme celles relatives au transport d’armes et aux passagers sous la garde d’un agent d’escorte.

Justification : Le projet de règlement entraînerait des coûts totaux d’une valeur actualisée de 7,2 millions de dollars au cours de la période d’analyse de 12 ans (2027–2038). Selon les estimations, 16 transporteurs aériens canadiens engageraient des coûts totaux de 2,9 millions de dollars et Transports Canada (TC), des coûts de 4,3 millions de dollars. Aucune petite entreprise ne serait touchée. Il y aurait une augmentation du fardeau administratif des entreprises en vertu de la règle du « un pour un », soit un coût marginal annualisé de 7 608 \$, ou 476 \$ par entreprise.

Enjeux

En 2016, le Canada a fait l’objet d’une vérification de l’OACI sur les dispositions en matière de sûreté aérienne. À l’époque, le Canada n’exigeait pas que les transporteurs aériens établissent des programmes de sûreté écrits et a donc reçu une constatation des vérificateurs de l’OACI au sujet de la norme 3.3.1 de l’Annexe 17 de l’OACI. Dans la constatation, l’OACI enjoignait au Canada de faire ce qui suit : « Poursuivre l’examen réglementaire de la documentation nationale afin d’exiger que tous les exploitants d’aéronefs qui fournissent des services au départ du Canada

² Note that the term “air carriers” is used (rather than “aircraft operators,” which is the term used by ICAO) to more clearly align with the terminology in Canada’s regulatory framework.

² Veuillez prendre note que le terme « transporteurs aériens » est utilisé (plutôt qu’« exploitants d’aéronefs », qui est le terme utilisé par l’OACI) par souci d’uniformité avec la terminologie du cadre réglementaire du Canada.

Canada's national requirements". In response to this finding, Canada filed a "difference"³ with ICAO in August 2017 to explain the differences between the standards and Canada's approach. In this filing, Canada acknowledged the gap and explained that it was considering formalizing a requirement for air carriers operating international flights from Canada to establish, implement and maintain a written AOSP that reflects aviation security procedures as they are applied to aircraft operations from Canada. Canada refiled the difference for standard 3.3.1 in November 2018, July 2020 and in November 2022. A difference was also filed for standard 3.3.2 in November 2022, when it came into effect through Amendment 18 of ICAO Annex 17 – Aviation Security; Standard 3.3.2 did not exist at the time of the 2016 audit. The proposed Regulations would increase Canada's alignment with these standards.

To better align Canada's aviation security framework with international standards and provide certain categories of Canadian air carriers with a robust security program that would be recognized by ICAO Member States, amendments to the CASR 2012 are needed to compel those air carriers to establish, implement and maintain a written security program that meets the requirements of Canada's National Civil Aviation Security Program (NCASP).

Many destinations for international flights departing from Canada, including the United Kingdom, the European Union, and the United States (U.S.), have already established requirements that align with standards 3.3.1 and 3.3.2 of ICAO Annex 17. In addition, air carriers that are members of the International Air Transport Association (IATA) are required to have an AOSP.

établissent, mettent en œuvre et tiennent à jour un PSEA [Programme de sûreté écrit des exploitants d'aéronefs] écrit conforme aux exigences nationales du Canada [TRADUCTION]. » En réponse à cette constatation, le Canada a déposé une « notification de différences »³ auprès de l'OACI en août 2017 pour expliquer les divergences entre les normes et l'approche du Canada. Dans cette notification, le Canada reconnaissait l'écart et expliquait qu'il envisageait d'officialiser une exigence selon laquelle les transporteurs aériens qui exploitent des vols internationaux au départ du Canada devraient établir, mettre en œuvre et maintenir un programme de sûreté des exploitants aériens écrit qui reflète les procédures de sûreté aérienne telles qu'elles sont appliquées aux opérations aériennes au départ du Canada. Le Canada a de nouveau déposé la notification de différences pour la norme 3.3.1 en novembre 2018, en juillet 2020 et en novembre 2022. Une notification de différences a également été déposée pour la norme 3.3.2 en novembre 2022, lorsqu'elle est entrée en vigueur par l'intermédiaire de l'amendement 18 de l'Annexe 17 de l'OACI, Sûreté de l'aviation; la norme 3.3.2 n'existait pas au moment de la vérification de 2016. Le projet de règlement permettrait au Canada de s'aligner sur ces normes.

Afin de mieux harmoniser le cadre de sûreté aérienne du Canada avec les normes internationales et de fournir à certaines catégories de transporteurs aériens canadiens un programme de sûreté robuste qui serait reconnu par les États membres de l'OACI, des modifications au RCSA 2012 sont nécessaires pour obliger ces transporteurs aériens à établir, mettre en œuvre et maintenir un programme de sûreté écrit conforme aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC) du Canada.

De nombreuses destinations de vols internationaux au départ du Canada, y compris le Royaume-Uni, l'Union européenne et les États-Unis, ont déjà établi des exigences conformes aux normes 3.3.1 et 3.3.2 de l'Annexe 17 de l'OACI. En outre, les transporteurs aériens qui sont membres de l'Association du transport aérien international (IATA) sont tenus d'avoir un PSEA.

³ Article 38 of the Chicago Convention: "Any State which finds it impracticable to comply in all respects with any such international standard or procedure, or to bring its own regulations or practices into full accord with any international standard or procedure after amendment of the latter, or which deems it necessary to adopt regulations or practices differing in any particular respect from those established by an international standard, shall give immediate notification to the International Civil Aviation Organization of the differences between its own practice and that established by the international standard". Extract from a presentation workshop: [Road to a competent NAA – Filing of Differences \(PDF\)](#).

³ Selon l'article 38 de la Convention de Chicago : « Tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par la norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. » [TRADUCTION] Extrait d'un atelier de présentation intitulé [Road to a competent NAA – Filing of Differences \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#).

Background

ICAO

The Convention on International Civil Aviation (hereinafter referred to as the Chicago Convention) is a foundational agreement that established the principles and framework for international air travel. It was signed in Chicago in 1944 and led to the creation of ICAO, a specialized agency of the United Nations. The Chicago Convention was initially signed by 52 countries, including Canada, and has grown to include 193 Member States. These countries commit to working collectively and diplomatically to establish new international standards and recommended practices (SARPs⁴) for international civil aviation to help mitigate the risk of acts of unlawful interference that threaten the aviation industry.⁵ Member States also agree to align their regulations with ICAO standards to the greatest extent possible. Establishing common approaches to issues improves aviation security by promoting best practices, facilitating adoption, and reducing duplication of effort by aviation stakeholders.

The international requirement for aircraft operators to develop a security program was included in the first edition of ICAO's Annex 17 in 1974, and subsequent versions of the annex expanded significantly on the initial scope. The requirement for a security program is based on the principle that aircraft operators have a responsibility to their employees and the travelling public to conduct secure operations. An air carrier's written security program forms part of a much broader security framework that includes the protection of aircraft, aircraft maintenance areas and other restricted areas, and security measures for transit operations, baggage, cargo, mail and catering.

As part of Annex 17, ICAO standards 3.3.1 and 3.3.2 require that all Member States ensure that commercial air carriers operating international air transport flights (domestic and foreign, operating to and from that state) have a written security program that meets the requirements of the member's national civil aviation security program.⁶ Standards 3.3.1 and 3.3.2 are intended to provide states a clear mechanism for oversight and accountability so that aircraft operators are prepared for regulatory compliance and can identify and mitigate security

Contexte

OACI

La Convention relative à l'aviation civile internationale (nommée ci-après la Convention de Chicago) est un accord fondamental qui a défini les principes et le cadre du transport aérien international. Signée à Chicago en 1944, elle a conduit à la création de l'OACI, une agence spécialisée des Nations Unies. La Convention de Chicago a d'abord été signée par 52 pays, dont le Canada, et compte désormais 193 États membres. Ceux-ci s'engagent à travailler en collaboration et avec diplomatie pour établir de nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP⁴) internationales dans le domaine de l'aviation civile internationale afin d'atténuer le risque d'atteintes illicites qui menacent le secteur de l'aéronautique⁵. Les États membres conviennent également d'harmoniser le plus possible leur propre réglementation avec les normes de l'OACI. L'établissement d'approches communes pour résoudre les enjeux permet d'améliorer la sûreté aérienne, en promouvant les meilleures pratiques, en facilitant leur adoption et en réduisant la duplication des efforts des intervenants du secteur de l'aéronautique.

L'exigence internationale selon laquelle les exploitants d'aéronefs doivent élaborer un programme de sûreté a été incluse dans la première édition de l'Annexe 17 de l'OACI en 1974, et les versions subséquentes de l'Annexe en ont considérablement élargi la portée initiale. La nécessité d'un programme de sûreté repose sur le principe que les exploitants d'aéronefs ont la responsabilité, envers leurs employés et les voyageurs, d'assurer des opérations sécuritaires. Le programme de sûreté écrit d'un transporteur aérien fait partie d'un cadre de sûreté beaucoup plus vaste qui comprend la protection des aéronefs, les aires d'entretien des aéronefs et d'autres zones réglementées, ainsi que des mesures de sûreté relatives aux opérations de transit, aux bagages, aux marchandises, au courrier et aux services d'hôtellerie.

Dans le cadre de l'annexe 17, les normes 3.3.1 et 3.3.2 de l'OACI exigent que tous les États membres veillent à ce que les transporteurs aériens commerciaux qui exploitent des vols internationaux de transport aérien (nationaux et étrangers, exerçant des activités à destination et en provenance de cet État) disposent d'un programme de sûreté écrit qui répond aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile de cet État⁶. Les normes 3.3.1 et 3.3.2 visent à fournir aux États un mécanisme clair de surveillance et de responsabilisation afin que les exploitants

⁴ Certain ICAO acronyms in French are the same as those in English.

⁵ [About ICAO](#), from the ICAO International web page

⁶ A Member State's national civil aviation security program outlines its aviation security policies, regulations, standards, measures, practices and procedures for alignment with ICAO aviation security standards.

⁴ Certains acronymes de l'OACI en français sont les mêmes que ceux en anglais.

⁵ [À propos de l'OACI](#), page Web internationale de l'OACI

⁶ Le programme national de sûreté de l'aviation civile d'un État membre définit ses politiques, règlements, normes, mesures, pratiques et procédures en matière de sûreté aérienne dans l'optique qu'ils soient conformes aux normes de sûreté aérienne de l'OACI.

vulnerabilities in operations, thereby reducing the risk of unlawful interference.

Standard 3.3.1 provides: “Each Contracting State, as the State of the Operator, shall ensure that its commercial air transport operators have established, implemented and maintained a written aircraft operator security programme that meets the requirements of the national civil aviation security programme of the State of the Operator”.⁷

Standard 3.3.2 provides: “Each Contracting State shall require foreign commercial air transport operators providing service to and from that State to establish, implement and maintain written supplementary station procedures that meet the requirements of the national civil aviation security programme of that State”.⁸ In Canada, this standard requires foreign air carriers to demonstrate that they meet Canada’s NCASP, with any differences between their written AOSP and Canada’s NCASP provided in a supplementary station procedure (SSP).

Canada collaborates with ICAO, other states, and international organizations to develop security standards of ICAO Annex 17 and promote compliance to them, to mitigate risks and threats to commercial aviation. Member States also commit to implementing these standards to the greatest extent possible.

ICAO audits

ICAO audits the aviation safety and aviation security oversight capacities of its 193 Member States. These audits are carried out under ICAO’s Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) for safety-related activities in civil aviation, and the Universal Security Audit Programme (USAP) for activities pertaining to aviation security. An ICAO audit of Canada’s aviation safety framework was conducted in May and June 2023. This audit evaluated the effectiveness of Canada’s regulatory system and its alignment with international norms. This audit did not include Canada’s aviation security framework, which is assessed separately under a distinct ICAO audit process and aims to ensure that Canada’s aviation system meets or exceeds international standards. Transport Canada (TC) anticipates that ICAO will audit its aviation security framework in 2026.

⁷ See Annex 17 (Twelfth Edition, July 2022) for information regarding the applicability of the standards and recommended practices. This edition superseded, on November 18, 2022, all previous editions of Annex 17.

⁸ See Annex 17 (Twelfth Edition, July 2022).

d’aéronefs soient prêts à se conformer à la réglementation et puissent identifier et atténuer les vulnérabilités en matière de sûreté dans leurs opérations, de sorte à réduire le risque d’atteintes illicites.

La norme 3.3.1 prévoit ce qui suit : « Chaque État contractant, en tant qu’État de l’exploitant, veillera à ce que ses exploitants d’aéronefs commerciaux établissent, mettent en œuvre et tiennent à jour un programme écrit de sûreté d’exploitant d’aéronefs conforme aux exigences du programme national de sûreté de l’aviation civile de l’État de l’exploitant⁷. »

La norme 3.3.2 prévoit ce qui suit : « Chaque État contractant exigera des exploitants d’aéronefs commerciaux étrangers qui assurent des liaisons au départ et à destination de cet État, [sic] qu’ils établissent, mettent en œuvre et tiennent à jour des procédures d’escale supplémentaires écrites conformes aux exigences du programme national de sûreté de l’aviation civile de cet État hôte⁸. » Au Canada, cette norme exige donc que les transporteurs aériens étrangers démontrent leur conformité au programme national de sûreté de l’aviation civile du Canada et que toute différence entre celui-ci et le programme écrit de sûreté des exploitants d’aéronefs soit indiquée dans des procédures d’escale supplémentaires (PES).

Le Canada collabore avec l’OACI, d’autres États et des organisations internationales pour développer les normes de sûreté définies dans l’Annexe 17 de l’OACI et promouvoir la conformité à celles-ci, en vue d’atténuer les risques et les menaces pour l’aviation commerciale. Les États membres s’engagent également à mettre en œuvre ces normes dans la mesure du possible.

Vérifications de l’OACI

L’OACI vérifie les capacités de surveillance de la sécurité et de la sûreté aériennes de ses 193 États membres. Ces vérifications sont effectuées dans le cadre du Programme universel d’audits de supervision de la sécurité de l’OACI pour les activités relatives à la sécurité de l’aviation civile, ainsi que dans le cadre du Programme universel d’audits de sûreté pour les activités relatives à la sûreté aérienne. L’OACI a mené une vérification du cadre de sécurité aérienne du Canada en mai et juin 2023. Elle visait à évaluer l’efficacité du système réglementaire du Canada et sa conformité aux normes internationales. Cette vérification ne portait pas sur le cadre de sûreté aérienne du Canada, qui est évalué dans le cadre d’un processus de vérification distinct de l’OACI et qui vise à garantir que le système de l’aviation du Canada respecte ou dépasse les normes internationales. TC prévoit que l’OACI effectuera une vérification de son cadre de sûreté aérienne en 2026.

⁷ Voir l’Annexe 17 (douzième édition, juillet 2022) pour en savoir plus sur le champ d’application des normes et des pratiques recommandées. Le 18 novembre 2022, cette édition a remplacé toutes les éditions précédentes de l’Annexe 17.

⁸ Voir l’Annexe 17 (douzième édition, juillet 2022).

When ICAO undertakes an audit and identifies a gap between an ICAO standard and the Member State's regulatory framework, they will issue either a significant security concern (SSeC) or a general finding. The SSeC is a mechanism ICAO utilizes to address the most significant security concerns and is issued by ICAO when it feels a country is permitting aviation activities to continue despite gaps in minimum security requirements related to critical aviation security controls. Examples of critical controls include screening and protection from unauthorized interference of passengers, cabin and hold baggage; security of cargo and catering; access control to restricted and security-restricted areas of airports; and security of departing aircraft. For misalignments with standards that are considered less critical, such as documentation and training, or for standards that have been more recently established and may require more time for implementation, ICAO issues a general finding that includes a request for a corrective action plan and timeline.

Aviation security in Canada

Canadian airports support the movement of over 37 000 registered aircraft (operated by licensed air carriers in Canada), with over 150 million passengers enplaned and deplaned, and over 1.5 million tonnes of cargo loaded and unloaded per year.⁹ As part of a broader role overseeing activity in the air sector, TC is responsible for aviation security in Canada. The Department develops, implements, and oversees Canada's civil aviation security program. The program manages risks to the aviation system using a set of policies, regulations and security measures to protect air travel and trade.

Canada has a NCASP that exists as a framework of regulatory instruments, policies, and oversight mechanisms. This framework defines the extent to which Canada meets the SARPs of ICAO Annex 17 and relevant sections of other annexes.

Canada's NCASP is operationalized through

- the CASR 2012, which mandate compliance with security requirements by regulated entities;
- supplementary instruments such as measures specific to regulated entities and respective guidance;
- TC approved security programs for airports, air carriers, and other stakeholders; and

Lorsque l'OACI entreprend une vérification et relève un écart entre une norme de l'OACI et le cadre réglementaire de l'État membre, elle formule une préoccupation significative de sûreté (SSeC) ou une constatation générale. Les SSeC sont un mécanisme que l'OACI utilise pour répondre aux préoccupations les plus importantes en matière de sûreté lorsqu'elle estime qu'un pays autorise la poursuite d'activités aériennes malgré des lacunes dans les exigences minimales liées aux contrôles critiques de sûreté aérienne. Des exemples de contrôles critiques comprennent le contrôle des passagers, des bagages à main et des bagages enregistrés ainsi que leur protection contre toute interférence non autorisée; la sûreté des marchandises et des services d'hôtellerie; contrôle d'accès aux zones réglementées et sécurisées des aéroports; la sûreté des aéronefs au départ. En cas d'écart par rapport aux normes jugées moins critiques, comme celles relatives à la documentation et à la formation, ou aux normes qui ont été établies récemment et dont la mise en œuvre pourrait nécessiter plus de temps, l'OACI émet une constatation générale dans laquelle elle demande notamment un plan de mesures correctives et un échéancier.

Sûreté aérienne au Canada

Les aéroports canadiens prennent en charge les déplacements de plus de 37 000 aéronefs immatriculés (exploités par des transporteurs aériens titulaires d'une licence au Canada) ainsi que plus de 150 millions de passagers et de 1,5 million de tonnes de marchandises embarqués et débarqués par année⁹. Dans le cadre d'un rôle plus large de supervision des activités dans le secteur de l'aviation, TC est responsable de la sûreté aérienne au Canada. Le Ministère élabore, met en œuvre et supervise le programme de sûreté de l'aviation civile du Canada. Ce dernier assure la gestion des risques pour le réseau de transport aérien au moyen d'un ensemble de politiques, de règlements et de mesures de sûreté visant à protéger le transport et le commerce aériens.

Le Canada dispose d'un PNSAC qui sert de cadre régissant les instruments réglementaires, les politiques et les mécanismes de surveillance. Ce cadre définit la mesure dans laquelle le Canada est conforme aux SARP de l'Annexe 17 de l'OACI et aux articles pertinents des autres annexes.

Le programme national de sûreté de l'aviation civile du Canada est mis en œuvre par l'intermédiaire :

- du RCSA 2012, qui exige le respect des exigences en matière de sûreté de la part des entités réglementées;
- d'instruments complémentaires, tels que les mesures propres aux entités réglementées et leurs lignes directrices respectives;

⁹ [Aviation Data Visualization Hub: Airport Activity](#)

⁹ [Carrefour de visualisation des données sur l'aviation : activité aéroportuaire](#)

- the National Oversight Plan, which outlines monitoring, audit, and enforcement activities.

However, to align with international standards, Canada's existing aviation security framework will need to be enhanced in the areas of security awareness and establishing a security-focused culture through comprehensive risk assessments; development of strategic security plans to mitigate risks; holding mandatory discussion-based exercises; and undertaking audits.

Objective

The objective of the proposed Regulations would be to contribute to a safe and secure aviation industry through increased alignment of the Canadian aviation security framework with that of the international aviation community with the adoption of ICAO standards that Canada helped develop. The proposed Regulations would facilitate the interpretation of existing regulatory requirements, introduce new security measures, and enhance the enforceability of air carrier security programs.

Description

The proposed Regulations would require certain Canadian air carriers to establish, implement and maintain a SPAC that complies with Canada's aviation security regulations and the security measures set out in Canada's NCASP. Air carriers operating out of foreign countries would also be required to demonstrate that their security programs align with Canada's NCASP.

Overall, an air carrier's security program would need to address requirements that exist in the CASR 2012, as well as related security measures, provided only to authorized parties for operational security reasons. The proposed Regulations would amend the CASR 2012 by adding new requirements to Part 9 that would only apply to air carriers who are required to develop a security program. In addition, changes would be made to existing regulatory requirements in Part 8 of the CASR 2012 to improve their alignment with ICAO standards. It should be noted that the Part 8 requirements apply not only to air carriers required to submit a SPAC, but also to other, generally smaller, air carriers that are not required to submit a written security plan.

The proposed Regulations would require that security plans include the security elements specified by ICAO,

- des programmes de sûreté approuvés par TC pour les aéroports, les transporteurs aériens et d'autres intervenants;
- du Plan national de surveillance, qui décrit les activités de surveillance, de vérification et d'application de la loi.

Toutefois, afin de se conformer aux normes internationales, le cadre actuel de sûreté aérienne du Canada devra être amélioré dans les domaines suivants : sensibilisation à la sûreté et instauration d'une culture axée sur la sûreté grâce à des évaluations exhaustives des risques; élaboration de plans stratégiques de sûreté visant à atténuer les risques; tenue d'exercices obligatoires axés sur la discussion; réalisation d'audits.

Objectif

L'objectif du projet de règlement serait de contribuer à la sécurité et à la sûreté de l'industrie aéronautique au moyen d'une harmonisation améliorée du cadre canadien de sûreté aérienne avec celui de la communauté aéronautique internationale grâce à l'adoption des normes de l'OACI auxquelles le Canada a contribué à élaborer. Le projet de règlement faciliterait l'interprétation des exigences réglementaires existantes, introduirait de nouvelles mesures de sécurité, et renforcerait l'applicabilité des programmes de sûreté des transporteurs aériens.

Description

Le projet de règlement exigerait que certains transporteurs aériens canadiens établissent, mettent en œuvre et maintiennent un PSTA qui est conforme à la réglementation canadienne sur la sûreté aérienne et aux mesures de sûreté énoncées dans le PNSAC du Canada. Les transporteurs aériens qui fournissent des services à partir de pays étrangers seraient également tenus de démontrer que leurs programmes de sûreté concordent avec le PNSAC du Canada.

Dans l'ensemble, il faudrait que le programme de sûreté d'un transporteur aérien réponde aux exigences existantes du RCSA 2012 ainsi qu'aux mesures de sûreté connexes, fournies aux parties autorisées uniquement pour des raisons de sûreté opérationnelle. Le projet de règlement modifierait le RCSA 2012 en ajoutant à la partie 9 de nouvelles exigences qui ne s'appliqueraient qu'aux transporteurs aériens tenus d'établir un programme de sûreté. De plus, des modifications seraient apportées aux exigences réglementaires existantes de la partie 8 du RCSA 2012 afin d'améliorer leur conformité aux normes de l'OACI. Il faut noter que les exigences de la partie 8 s'appliquent non seulement aux transporteurs aériens tenus de soumettre un PSTA, mais aussi à d'autres transporteurs aériens, généralement plus petits, qui ne sont pas tenus de présenter un plan écrit de sûreté.

Le projet de règlement exigerait que les plans de sûreté comprennent les éléments relatifs à la sûreté précisés

such as the need for a designated accountable executive and a security official; the provision of qualified training instructors; and the need for a risk assessment (including a threat, vulnerability and impact assessment) and mitigation strategies; an emergency plan, including a yearly discussion-based exercise; and quality control activities, including for services provided by contractors.

Applicability

The new SPAC requirements would apply to air carriers that offer an air transport service that meets the following criteria:

- a flight is operated by a scheduled commercial service aircraft;
- a flight is operated under a Canadian foreign air operator certificate (FAOC), or the aircraft is one for which a Canadian air operator certificate (AOC) has been issued authorizing the transport of 20 or more passengers and that has a maximum certified take-off weight of more than 8 618 kg; and
- a flight departs or arrives at aerodromes designated for passenger screening by a screening authority.

Coming into force — existing air carriers

Canadian and foreign air carriers operating international flights to and from Canada would be required to obtain security program approvals within three years after the publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part II. Air carriers currently operating in Canada would be permitted to continue operating in Canada throughout the submission and review process of their security programs.

Prohibition for new air carriers to operate in Canada without an approved SPAC

On the third anniversary of the day on which the proposed Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II, any new in-scope air carriers operating international flights would be prohibited from starting to operate an air transport service in Canada without first obtaining the Minister of Transport's approval of elements of their security plan that demonstrate they have key security elements in place.

In order to begin operating an air transport service that is subject to the new SPAC requirements, a new air carrier

par l'OACI, comme la nécessité de la désignation d'un cadre responsable et d'un responsable de la sûreté; le fait de fournir un instructeur qualifié; et la nécessité d'une évaluation des risques (qui inclut des évaluations de la menace, de la vulnérabilité et des incidences) et de stratégies d'atténuation; d'un plan d'urgence, y compris un exercice annuel fondé sur la discussion; et d'activités de contrôle de la qualité, y compris pour des services fournis par des entrepreneurs.

Champ d'application

Les nouvelles obligations du PSTA s'appliqueraient aux transporteurs aériens qui offrent un service de transport aérien répondant aux critères suivants :

- le vol est exploité par un aéronef de service commercial régulier;
- le vol est exploité en vertu d'un certificat canadien d'exploitation aérien étranger, ou un certificat d'exploitation aérienne canadien a été délivré pour l'aéronef qui transporte 20 passagers ou plus et dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 8 618 kg;
- le départ ou l'arrivée du vol se fait à des aéroports désignés pour le contrôle des passagers par une administration de contrôle.

Entrée en vigueur — transporteurs aériens existants

Les transporteurs aériens canadiens et étrangers qui exploitent des vols internationaux au départ et à destination du Canada seraient tenus d'obtenir l'approbation pour leurs programmes de sûreté dans les trois années suivant la publication du projet de règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Tous les transporteurs aériens qui fournissent actuellement des services au Canada seraient autorisés à maintenir ces services pendant tout le processus de soumission et de révision de leurs programmes de sûreté.

Interdiction pour les nouveaux transporteurs aériens de fournir des services au Canada sans PSTA approuvé

Le jour du troisième anniversaire de la publication du projet de règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, il serait interdit à tout nouveau transporteur aérien relevant du champ d'application qui exploite des vols internationaux de commencer à exploiter un service de transport aérien au Canada sans avoir obtenu l'approbation, auprès du ministre des Transports, d'éléments de leur plan de sûreté qui démontrent qu'ils ont des éléments clés relatifs à la sûreté en place.

Afin de commencer à exploiter un service de transport aérien soumis aux nouvelles obligations du PSTA, un

would need to demonstrate to the Minister (in writing) that it

- has defined and documented the security-related roles and responsibilities assigned to each of the air carrier's employee groups and contractor groups. The air carrier would also be required to submit a document that sets out how it plans to communicate this information to the employee groups and contractor groups;
- has established and documented the procedures related to aircraft security and baggage reconciliation;
- has designated at least one accountable executive, one security official and one acting security official; and
- has the ability to provide training to its security personnel. This would be achieved by submitting a training plan that sets out how the air carrier plans to deliver training to its security personnel and how it will ensure that the instructors who provide that training have the qualifications required.

In addition, the new air carrier would also need to receive approval from the Minister for

- its risk assessment;
- its strategic security plan; and
- its emergency plan.

Elements of a security program

Introduction of new security requirements — Part 9 of the CASR 2012

The proposed Regulations would introduce new requirements in the CASR 2012 for air carriers. The following provisions would be contained in Part 9 of the CASR 2012 and would only apply to air carriers that operate certain types of air transport service. Under the proposed Regulations, air carriers would need to

- define and document security-related roles and responsibilities in their organizations and communicate this information to their employees and contractors;
- designate an accountable executive responsible for ensuring the implementation of the air carrier's security program and a security official who would be responsible for coordinating and overseeing the security program for the air carrier, among other things;
- ensure that training instructors, including those from contractors, are qualified and that they undergo an evaluation every two years;
- perform a risk assessment (including a threat assessment, a vulnerability assessment and an impact assessment) and develop an associated strategic security plan that includes a strategy to prepare for, detect, prevent,

nouveau transporteur aérien serait tenu de prouver au ministre (par écrit) qu'il a :

- défini et consigné les rôles et responsabilités visant la sûreté qui sont assignés à chaque groupe de ses employés et de ses entrepreneurs. Le transporteur aérien serait également tenu de soumettre un document indiquant la manière dont il prévoit communiquer cette information aux groupes d'employés et d'entrepreneurs;
- établi et consigné les procédures à l'égard de la sûreté de l'aéronef et de l'appariement des bagages enregistrés et des passagers;
- désigné au moins un cadre responsable, un responsable de la sûreté et un suppléant de ce dernier;
- a la capacité de fournir de la formation au personnel de sûreté. Pour ce faire, le transporteur aérien soumettrait un plan de formation dans lequel il explique la manière dont il prévoit offrir la formation à son personnel de sûreté et comment il veillera à ce que les instructeurs qui la donnent possèdent les compétences requises.

De plus, un nouveau transporteur aérien cherchant à fournir des services au Canada serait également tenu de recevoir l'approbation du ministre pour :

- son évaluation des risques;
- son plan stratégique de sûreté;
- son plan d'urgence.

Éléments d'un programme de sûreté

Introduction de nouvelles exigences de sûreté — partie 9 du RCSA 2012

Le projet de règlement ferait en sorte d'ajouter de nouvelles exigences dans le RCSA 2012 pour les transporteurs aériens. Les dispositions suivantes figureraient à la partie 9 du RCSA 2012 et ne s'appliqueraient qu'aux transporteurs aériens qui exploitent certains types de services de transport aérien. Suivant le projet de règlement, ces transporteurs aériens seraient tenus de faire ce qui suit :

- définir et consigner les rôles et responsabilités visant la sûreté au sein de son organisation et communiquer ces renseignements à ses employés et à ses entrepreneurs;
- désigner un cadre responsable qui assurerait la mise en œuvre du programme de sûreté et un responsable de la sûreté chargé de coordonner et de superviser le programme, entre autres;
- veiller à ce que les instructeurs, y compris ceux provenant d'entrepreneurs, soient qualifiés et à ce qu'ils fassent l'objet d'une évaluation tous les deux ans;
- réaliser une évaluation des risques (qui comprend une évaluation de la menace, une évaluation de la vulnérabilité et une évaluation des incidences) et élaborer un plan stratégique de sûreté connexe qui inclut une

respond to and recover from acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation, and a risk-management strategy that addresses medium to high aviation security risks. If the Minister does not approve the air carrier's security risk assessment or the strategic security plan, the air carrier must amend the assessment or plan until the Minister is satisfied that the conditions set out for the assessment or plan in the CASR 2012 are met. At least once a year, air carriers must review their security risk assessments and plans. At least once every five years, air carriers would be required to resubmit their security risk assessments and their strategic security plans to the Minister;

- establish an emergency plan that sets out how to respond to acts of interference. Unless an operations-based exercise is carried out during the year, or an emergency happened that triggered the emergency response procedures, implement a yearly discussion-based security exercise and test the effectiveness of the air carrier's emergency plan against acts of unlawful interference with civil aviation;
- conduct an internal audit once a year of at least one of the air carrier's security-related procedures, selected by taking into account the security risks that the air carrier has prioritized, and assess the extent to which the procedure is effective in identifying and addressing aviation security risks that the air carrier faces; verify the extent to which its security personnel are complying with that procedure; identify deficiencies and their root causes and contributing factors; and identify areas for improvement. All security-related procedures must be audited at least once every five years;
- verify that all security personnel, including employees and contractors, comply with the obligations under the air carrier's security program, as well as with the regulatory requirements included in the security measures;
- establish and document procedures related to aircraft security, including the requirements referred to in Part 8 of the CASR 2012 or in a security measure, and reconciliation between checked baggage and passengers;
- ensure that documentation related to its security program is accessible to the Minister on reasonable notice given by the Minister; and
- ensure that documentation related to its risk assessment, strategic security plan and internal audits is kept for a minimum of five years, that training records are kept for one year, and that instructor qualification records are kept for two years.

stratégie visant la préparation à l'éventualité d'atteintes illicites et de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, la détection et la prévention des atteintes illicites et des tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, et l'intervention et la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes, et une stratégie de gestion du risque qui traite des risques moyens à élevés visant la sûreté aérienne. Dans le cas où le ministre n'approuverait pas l'évaluation des risques visant la sûreté du transporteur aérien ou le plan de sûreté stratégique, le transporteur aérien serait tenu de modifier l'évaluation ou le plan jusqu'à ce que le ministre soit convaincu que les conditions prévues dans le RCSA 2012 relativement à l'évaluation ou au plan sont réunies. Au moins une fois par année, le transporteur aérien est tenu d'effectuer l'examen de son évaluation des risques visant la sûreté et de son plan stratégique de sûreté. Au moins une fois tous les cinq ans, le transporteur aérien serait tenu de soumettre à nouveau son évaluation des risques visant la sûreté et son plan stratégique de sûreté au ministre;

- établir un plan d'urgence qui définit la manière de réagir aux actes d'ingérence. À moins qu'un exercice fondé sur les opérations ne soit effectué au cours de l'année ou qu'une situation d'urgence ne se produise, déclenchant les procédures d'intervention d'urgence, tenir un exercice annuel de sûreté fondé sur la discussion et mettre à l'essai l'efficacité de son plan d'urgence en réponse à une atteinte illicite à l'aviation civile;
- effectuer chaque année la vérification interne d'au moins une de ses procédures relatives à la sûreté, qui est sélectionnée en fonction des risques visant la sûreté auxquels il a accordé la priorité, et évaluer dans quelle mesure la procédure est efficace pour déceler et traiter les risques liés à la sûreté aérienne auxquels le transporteur aérien est confronté; vérifier dans quelle mesure son personnel de sûreté se conforme à la procédure; relever les lacunes et déterminer leurs causes fondamentales et facteurs contributifs; et cibler les points à améliorer. Chaque procédure relative à la sûreté doit être vérifiée au moins une fois tous les cinq ans;
- vérifier que tout le personnel de sûreté, y compris les employés et les entrepreneurs, respecte les obligations du programme de sûreté du transporteur aérien ainsi que les exigences réglementaires incluses dans les mesures de sûreté;
- établir et consigner les procédures relatives à la sûreté de l'aéronef, notamment les exigences visées à la partie 8 du RCSA 2012 ou dans une mesure de sûreté, et celles relatives à l'appariement des bagages enregistrés et des passagers;
- s'assurer que la documentation relative à son programme de sécurité est accessible au ministre sur préavis raisonnable de celui-ci;

Introduction of additional training requirements

Although training provisions pertaining to an air carrier's personnel already exist in security measures, new training provisions related to an air carrier's personnel would be introduced in Part 9 of the CASR 2012. The provisions would apply only to air carriers operating certain types of air transport services. Affected air carriers would be required to ensure that

- all its employees and contractors receive aviation security awareness training that promotes a culture of vigilance;
- its security personnel receive initial training in relation to a role or responsibility they hold before carrying out any such security-related role or responsibility. Initial training requirements would not apply in respect of (1) security personnel who are employed on the coming into force of the proposed Regulations for any topic for which they have already received training, and (2) an employee of the air carrier who has been authorized to occupy a flight attendant station in accordance with paragraph 705.221(1)(c) of the *Canadian Aviation Regulations*;
- security personnel receive annual training as well as follow-up training in certain instances, such as when there are changes to governing international instruments, changes to regulations or processes/procedures, or when a shortcoming in their performance of a security-related role or responsibility has been identified;
- security personnel are evaluated after every training session and that training records exist for each employee and contractor that include their marks for the latest session they attended; and
- on-the-job training is provided by a person who has received that same training or has significant experience working as a member of security personnel in the subject matter covered by the training and in the same work environment as where the member receiving the training carries out their duties.

- veiller à ce que les documents relatifs à son évaluation des risques, à son plan stratégique de sécurité et à ses vérifications internes soient conservés pendant au moins cinq ans, que les dossiers de formation soient conservés pendant un an et que les dossiers de qualification des instructeurs le soient pendant deux ans.

Introduction d'autres exigences en matière de formation

Bien que des dispositions relatives à la formation du personnel d'un transporteur aérien existent déjà dans les mesures de sûreté, de nouvelles dispositions relatives à la formation du personnel de sûreté du transporteur aérien seraient ajoutées à la partie 9 du RCSA 2012. Celles-ci ne s'appliqueraient qu'aux transporteurs aériens qui exploitent certains types de services de transport aérien. Les transporteurs aériens concernés seraient tenus de s'assurer de ce qui suit :

- tous les employés et entrepreneurs suivent une formation de sensibilisation à la sûreté aérienne qui encourage une culture de vigilance;
- son personnel de sécurité reçoit une formation initiale relative à son rôle ou à ses responsabilités avant d'exercer toute fonction ou responsabilité liée à la sécurité. Les exigences relatives à la formation initiale ne s'appliqueraient pas : (1) aux membres du personnel de sûreté qui sont employés à la date d'entrée en vigueur du projet de règlement pour un sujet sur lequel ils ont déjà reçu la formation; (2) à un employé du transporteur aérien qui a été autorisé à occuper le poste d'un agent de bord en application de l'alinéa 705.221(1)c) du *Règlement de l'aviation canadien*;
- les membres du personnel de sûreté reçoivent une formation annuelle ainsi qu'une formation d'appoint dans certains cas, comme lorsqu'une modification est apportée aux instruments internationaux régissant la sûreté aérienne, lorsqu'une modification est apportée à des règlements ou à des processus ou procédures, ou lorsqu'une insuffisance est relevée dans le rendement d'un membre relativement à ses rôles et responsabilités visant la sûreté;
- les membres du personnel de sûreté sont évalués après chaque séance de formation et il existe des dossiers de formation pour chaque employé ou entrepreneur qui comprennent les résultats qu'il a obtenus à la dernière séance à laquelle il a participé;
- la formation en cours d'emploi est donnée par une personne qui a reçu cette même formation ou qui possède une expérience de travail substantielle en tant que membre du personnel de sûreté dans l'environnement de travail où le membre qui reçoit la formation exercera ses fonctions et à l'égard de la matière visée par celle-ci.

Updates to existing security requirements — Part 8 of the CASR 2012

The proposed Regulations would expand on the following provisions in Part 8 of the CASR 2012 to better align them with ICAO requirements for secure air carrier operations. The procedures for the aircraft security requirements, including those in Part 8, would need to be included in an air carrier's security program and would also apply to air carriers who are not required to have an approved SPAC (such as an operator of flights with fewer than 20 passengers).

With respect to goods on the aircraft, the proposed Regulations would require that an air carrier remove, after each flight, all goods left on board the aircraft by a passenger that has disembarked.

With respect to measures related to the carriage of weapons, the proposed Regulations would require

- that an unloaded firearm tendered to the air carrier for transportation cannot be accessed throughout the flight;
- that a written declaration be provided by the person tendering the firearm to the air carrier stating that the firearm is unloaded. This update is required, as the existing CASR 2012 do not require that the declaration include whether the firearm is unloaded; and
- that the pilot-in-command and crew be informed that a person carrying or with access to a firearm is on board the flight and where that person is seated. This update is required, as the existing CASR 2012 do not require that the pilot/crew be advised of the seat location.

With respect to measures related to passengers in the custody of an escort officer, the proposed Regulations would

- establish and implement procedures to ensure the safety of an aircraft and those on board when transporting a person in the custody of an escort officer. Such procedures are not required under the existing CASR 2012; and
- inform the pilot-in-command of the seat locations of passengers on board who are in the custody of an escort officer. The existing CASR 2012 do not require that the pilot be advised of the specific seat location of such passengers and their escorts.

Supplementary station procedures

Pursuant to ICAO standard 3.3.2, air carriers coming from other Contracting States must have a written security program that aligns with the Member State's NCASP. As a

Mise à jour d'exigences de sûreté existantes — partie 8 du RCSA 2012

Le projet de règlement élargirait les dispositions suivantes de la partie 8 du RCSA 2012 afin de mieux les harmoniser avec les exigences de l'OACI relatives à la sûreté des activités du transporteur aérien. Il serait obligatoire d'inclure les procédures relatives aux exigences de sûreté des aéronefs, y compris celles figurant dans la partie 8, dans le programme de sûreté du transporteur aérien, et ces procédures s'appliqueraient également aux transporteurs aériens qui ne sont pas tenus d'avoir un PSTA approuvé (comme ceux qui exploitent des vols de moins de 20 passagers).

En ce qui concerne les biens à bord de l'aéronef, le projet de règlement exigerait qu'un transporteur aérien retire, après chaque vol, tous les biens laissés à bord de l'aéronef par un passager qui est descendu de celui-ci.

En ce qui concerne les mesures liées au transport d'armes, le projet de règlement exigerait :

- qu'une arme à feu non chargée destinée à être transportée par un transporteur aérien soit inaccessible pendant le temps de vol;
- qu'une déclaration écrite soit fournie au transporteur aérien par la personne qui lui remet l'arme à feu, indiquant que l'arme à feu est déchargée. Cette mise à jour est nécessaire, car le RCSA 2012 actuel n'exige pas que la déclaration précise si l'arme à feu est déchargée;
- que le commandant de bord et les membres de l'équipage soient avisés de la présence à bord de l'aéronef d'une personne ayant une arme à feu en sa possession ou qui y a accès, et du siège qu'elle occupe. Cette mise à jour est nécessaire, car le RCSA 2012 actuel n'exige pas que le pilote ou les membres de l'équipage soient avisés du siège occupé par la personne.

En ce qui concerne les mesures relatives aux passagers sous la garde d'un agent d'escorte, le projet de règlement exigerait :

- que des procédures soient établies et mises en œuvre pour assurer la sûreté de l'aéronef et des personnes à bord de celui-ci lors du transport d'une personne sous la garde d'un agent d'escorte. De telles procédures ne sont pas requises selon le RCSA 2012 actuel;
- que le commandant de bord soit avisé du siège occupé par les passagers sous la garde d'un agent d'escorte. Le RCSA 2012 actuel n'exige pas que le pilote soit avisé de l'emplacement précis du siège occupé par ces passagers et leur agent d'escorte.

Procédures d'escale supplémentaires

Conformément à la norme 3.3.2 de l'OACI, les transporteurs aériens provenant d'autres États contractants doivent disposer d'un programme de sûreté écrit qui

result, foreign air carriers who demonstrate that the content of their written security program is aligned with Canada's NCASP need not provide an SSP to fly into Canada. However, under the proposed Regulations, if there are differences between a foreign air carrier's security program and Canada's NCASP, an SSP would need to be prepared and submitted through the Canadian secure portal to demonstrate security program compliance with Canada's regulatory framework.

Regulatory development

Consultation

The need for additional measures to maintain alignment with existing and evolving ICAO standards and best practices was re-evaluated after differences in response to ICAO's 2016 audit were filed in 2017. Discussions with stakeholders on Canada's intention to align its regulatory regime with ICAO's requirements for a security program for air carriers began in 2021.

The development of a SPAC proposal was first announced at TC's Advisory Group on Aviation Security (AGAS) forum in March 2021. AGAS membership includes airports, air carriers, the Canadian Air Transport Security Authority, the Canada Border Services Agency, the Canadian Airports Council, the Air Transport Association of Canada (ATAC), cargo entities, TC's Explosives Detection Dog and Handler Team, and in-flight suppliers of food, beverage, comfort, and safety items.

Since then, discussions with partners and stakeholders have continued at this forum and other related TC and industry-led technical committees and working groups. In addition, consultations took place with certain air carriers (domestic and foreign) and Canadian associations via the creation of the Air Carrier Security Program Working Group in September 2022 at three sessions.

While stakeholders did not express concerns with the requirement that air carriers have written security programs, feedback was received regarding specific elements of the proposal.

s'aligne sur le PNSAC de l'État membre. Par conséquent, les transporteurs aériens étrangers qui démontrent que le contenu de leur programme de sûreté écrit est conforme au PNSAC du Canada ne sont pas tenus de fournir des procédures d'escale supplémentaires pour desservir le Canada. Toutefois, selon le projet de règlement, s'il existe des divergences entre le programme de sûreté d'un transporteur aérien étranger et le PNSAC du Canada, le transporteur aérien serait tenu de préparer des procédures d'escale supplémentaires et de les soumettre par l'intermédiaire du portail sécurisé du Canada afin de démontrer la conformité du programme de sécurité au cadre réglementaire canadien.

Élaboration de la réglementation

Consultation

La nécessité de prendre des mesures supplémentaires pour maintenir la conformité aux normes et aux pratiques exemplaires existantes et en évolution de l'OACI a été réévaluée après le dépôt, en 2017, de différences formulées en réponse à la vérification de 2016 de l'OACI. Les discussions menées avec les intervenants sur l'intention du Canada d'harmoniser son régime de réglementation avec les exigences de l'OACI relatives aux programmes de sûreté des transporteurs aériens ont commencé en 2021.

L'élaboration d'un projet de règlement visant le programme de sûreté des transporteurs aériens a été annoncée pour la première fois lors du forum de mars 2021 du Groupe consultatif de TC sur la sûreté aérienne. Parmi les membres du Groupe consultatif sur la sûreté aérienne figurent des aéroports, des transporteurs aériens, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'Agence des services frontaliers du Canada, le Conseil des aéroports du Canada, l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), des entités chargées des marchandises, l'équipe maître et chien de TC entraînée à la détection d'explosifs ainsi que des fournisseurs d'aliments, de boissons et d'articles de bien-être et de sûreté à bord des aéronefs.

Depuis ce temps, les discussions avec les partenaires et les intervenants se sont poursuivies lors de ce forum et d'autres réunions connexes des comités techniques et des groupes de travail dirigés par TC et par le secteur. En outre, trois séances de consultation ont eu lieu avec certains transporteurs aériens (nationaux et étrangers) et des associations canadiennes à la suite de la création du groupe de travail sur le programme de sûreté des transporteurs aériens en septembre 2022.

Bien que les intervenants n'aient pas exprimé de préoccupations au sujet de l'exigence selon laquelle les transporteurs aériens doivent disposer de programmes écrits de sûreté, des commentaires ont été formulés concernant des éléments précis du projet de règlement.

All 97 air carriers affected by this regulatory proposal have had the opportunity to be part of TC's engagement efforts with industry. As part of this engagement, TC sent out a communication through the Transport Canada Secure Communication Portal (TCSCP) to affected air carriers (Canadian-owned and foreign) on October 7, 2024, which provided air carriers with an additional opportunity to provide their views, perspectives, or any concerns that they may have regarding the proposal. TC received seven responses from air carriers (six from foreign air carriers and one from a Canadian air carrier), and all indicated that they have already implemented security programs which they believe align with ICAO standards and protocol questions.

On November 5, 2024, a representative of TC attended the ATAC conference in Vancouver, Canada, and made a presentation on the SPAC proposal. No concerns were raised by industry stakeholders in attendance.

On December 4, 2024, the Air Carrier Security Program Working Group met again, along with some additional foreign air carriers, for a presentation on the proposed Regulations. During the presentation, TC heard the following comments:

- Many air carriers operating internationally already have an ICAO-aligned security program that has been approved either by their country of origin or another country in which they operate. They would prefer to submit a previously approved plan in its current format, and file differences with Canada's requirements through an SSP. The requirement to develop a new document to demonstrate alignment with Canada's requirements would be burdensome for air carriers.
- It would be helpful if Canada recognized the security plans developed for the IATA Operational Safety Audit Program or other international organizations rather than require air carriers to submit their security program in a specified format.
- More clarity is needed on requirements and approval processes for the individual elements of the security plan, such as for the risk assessment and emergency plans.

Engagements with industry associations in 2025 advised that a requirement to develop a written security program would be a significant regulatory burden for air carriers who only operate domestic flights due to limited resources and the high-cost relative to the size of their operations.

Chacun des 97 transporteurs aériens concernés par le projet de règlement a eu l'occasion de participer aux efforts de consultation de TC auprès du secteur. Le 7 octobre 2024, dans le cadre de ces consultations, TC a envoyé une communication aux transporteurs aériens concernés (canadiens et étrangers) par l'intermédiaire du portail de communication sécurisé de TC (PCSTC), ce qui leur a donné une occasion supplémentaire de transmettre leurs commentaires, leurs points de vue ou toute préoccupation qu'ils auraient pu avoir concernant le projet de règlement. TC a reçu sept réponses de transporteurs aériens (six de la part de transporteurs aériens étrangers et une d'un transporteur aérien canadien). Tous ont indiqué qu'ils avaient déjà mis en œuvre des programmes de sûreté qui, selon eux, correspondent aux normes et aux protocoles de l'OACI.

Le 5 novembre 2024, un représentant de TC a assisté à la conférence de l'ATAC à Vancouver, au Canada, et a présenté le projet de règlement visant le programme de sûreté des transporteurs aériens. Les intervenants du secteur qui étaient présents n'ont soulevé aucune préoccupation.

Le 4 décembre 2024, le groupe de travail sur le programme de sûreté des transporteurs aériens s'est réuni de nouveau, en compagnie d'autres transporteurs aériens étrangers, pour faire une présentation sur le projet de règlement. Au cours de la présentation, TC a entendu les commentaires suivants :

- De nombreux transporteurs aériens qui fournissent des services à l'étranger ont déjà un programme de sûreté conforme aux exigences de l'OACI et approuvé soit par leur pays d'origine, soit par un autre pays dans lequel ils offrent des services. Ils préféreraient soumettre un plan déjà approuvé dans son format actuel, puis déposer une notification de différences par rapport aux exigences du Canada à l'aide de procédures d'escale supplémentaires. L'obligation d'élaborer un nouveau document pour démontrer la conformité aux exigences du Canada serait un fardeau pour les transporteurs aériens.
- Il serait utile que le Canada reconnaisse les plans de sûreté élaborés pour le programme de vérification de la sécurité opérationnelle de l'IATA ou d'autres organisations internationales plutôt que d'exiger que les transporteurs aériens soumettent leur programme de sûreté dans un format précis.
- Des précisions sont nécessaires quant aux exigences et aux processus d'approbation relatifs aux éléments individuels du plan de sûreté, comme l'évaluation des risques et les plans d'urgence.

Les consultations menées auprès des associations industrielles en 2025 ont révélé que l'obligation d'élaborer un programme de sûreté écrit constituerait une charge réglementaire importante pour les transporteurs aériens qui n'exploitent que des vols intérieurs, en raison de leurs

Furthermore, the ICAO standard provides flexibility when it comes to domestic operations, which should be included “to the extent practicable, based upon a security risk assessment.”

As a result of this feedback, the application of changes to Part 9 of the CASR 2012 would only apply to certain categories of air carriers operating international flights. In addition, TC will evaluate options for submitting a SPAC that may not require the air carrier to reproduce previously approved security programs. TC will also ensure guidance and communications provide greater clarity on how to develop an approved security program.

Indigenous engagement, consultation and modern treaty obligations

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, analysis was undertaken to determine whether the proposed Regulations are likely to give rise to modern treaty obligations. The assessment examined the geographic scope and subject matter of the regulatory proposal in relation to modern treaties in effect and no implications or impacts on modern treaties were identified.

A *United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples Act* assessment was conducted to identify any potential impacts of the proposed Regulations on the rights and interests of Indigenous peoples. No direct, indirect, hidden, or unintended effects were found. The proposed Regulations do not intersect with the rights and interests of First Nations, Inuit and Métis Peoples as set out in the United Nations Declaration.

Instrument choice

A review by TC established that regulatory amendments to the CASR 2012 are required to improve the alignment of the CASR 2012 with ICAO standards regarding security programs for air carriers. While guidance documents play a complementary role in helping industry interpret regulated requirements and providing practical methods for implementation, guidance is not legally binding or enforceable. Past audits and communications with ICAO confirm that regulated and enforceable obligations are required. The use of regulations establishes clear requirements that industry is required to follow to operate in Canada. No non-regulatory options were considered.

ressources limitées et du coût élevé par rapport à la taille de leurs activités. En outre, la norme de l'OACI prévoit une certaine souplesse en ce qui concerne les opérations intérieures, qui devraient être incluses « dans la mesure du possible et en fonction d'une évaluation des risques en matière de sûreté ».

À la suite de ces commentaires, les modifications apportées à la partie 9 du RCSA 2012 ne s'appliqueraient qu'à certaines catégories de transporteurs aériens exploitant des vols internationaux. De plus, TC évaluera les options permettant de soumettre un PSTA qui n'obligerait pas le transporteur aérien à reproduire les programmes de sûreté déjà approuvés. TC veillera également à ce que les directives et les communications fournissent des précisions supplémentaires sur la manière d'élaborer un programme de sûreté approuvé.

Obligations relatives aux traités modernes, consultation et mobilisation des Autochtones

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une analyse a été effectuée afin de déterminer si le projet de règlement est susceptible de donner lieu à des obligations découlant des traités modernes. L'évaluation a porté sur la portée géographique et l'objet du projet de règlement par rapport aux traités modernes en vigueur, et aucune incidence ni répercussion sur les traités modernes n'a été relevée.

Une évaluation menée en vertu de la *Loi sur la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones* a servi à déterminer les répercussions possibles du projet de règlement sur les droits et les intérêts des peuples autochtones. Aucun effet direct, indirect, caché ou imprévu n'a été relevé. Le projet de règlement n'empiète pas sur les droits et intérêts des Premières Nations, des Inuits et des Métis énoncés dans la Déclaration des Nations Unies.

Choix de l'instrument

À la suite d'un examen, TC a conclu que des modifications réglementaires au RCSA 2012 sont nécessaires afin d'améliorer l'alignement du RCSA 2012 avec les normes de l'OACI concernant les programmes de sûreté pour les transporteurs aériens. Bien que les documents d'orientation jouent un rôle complémentaire pour aider les intervenants du secteur à interpréter les exigences réglementées et pour indiquer des méthodes pratiques de mise en œuvre, ils ne sont pas juridiquement contraignants ou exécutoires. Les vérifications et les communications précédentes avec l'OACI confirment que des obligations réglementées et exécutoires sont nécessaires. Le recours à la réglementation permet d'établir des exigences claires que les intervenants du secteur doivent respecter en vue d'exercer leurs activités au Canada. Aucune option non réglementaire n'a été envisagée.

Regulatory analysis

The proposed Regulations would result in costs to air carriers as well as to TC. Canadian air carriers would carry present value estimated costs of \$2.9 million over a period of 12 years from 2027 to 2038, while TC would carry present value costs of \$4.3 million over the same time frame. In total, the present value cost of the proposed Regulations would be approximately \$7.2 million. The associated benefits would include an additional layer of security to help mitigate or avoid future threats, as well as the reputational and business-related benefits of aligning with international standards.

Analytical framework

The costs and benefits of the proposed Regulations have been assessed in accordance with the [Policy on Cost-Benefit Analysis](#) of the Treasury Board of Canada Secretariat (TBS) by comparing the baseline scenario against the regulatory scenario. The baseline scenario depicts what is likely to happen in the future if the Government of Canada does not implement the proposed Regulations. The regulatory scenario provides information on the expected outcomes of the proposed Regulations.

The analysis considers the impact of the proposed Regulations over a 12-year period from 2027 to 2038, to account for the coming-into-force period provided to air carriers. A year in this analysis constitutes a 12-month period starting from the registration date of the proposed Regulations indicated in the *Canada Gazette*, Part II (expected in 2027) to the same date in the following year. Unless otherwise stated, all values are expressed in 2024 Canadian dollars and are discounted to the base year of 2027 at a 7% discount rate. Note that some values presented in the text may not add up exactly due to rounding. Costs and benefits are considered for domestic stakeholders only; any costs or benefits to foreign stakeholders are considered outside the scope of this analysis.

The formula used to calculate annualized values under the cost-benefit statement and the small business lens follows the methodology prescribed in *Canada's Cost-Benefit Analysis Guide for Regulatory Proposals* where impacts occurred in the first period are undiscounted.

Affected stakeholders

In total, it is anticipated that 97 air carriers would be affected by this regulatory proposal, comprising

Analyse de la réglementation

Le projet de règlement entraînerait des coûts pour les transporteurs aériens et pour TC. Les transporteurs aériens canadiens engageraient des coûts d'une valeur actualisée estimée à 2,9 millions de dollars sur une période de 12 ans, soit la période de 2027 à 2038, tandis que TC engagerait des coûts d'une valeur actualisée de 4,3 millions de dollars au cours de la même période. Au total, la valeur actualisée des coûts du projet de règlement serait d'environ 7,2 millions de dollars. Les avantages qui en découleraient seraient notamment un niveau de sûreté supplémentaire pour aider à atténuer ou à éviter les menaces futures ainsi que des retombées positives sur la réputation et les affaires résultant de l'harmonisation avec les normes internationales.

Cadre analytique

On a évalué les coûts et les avantages du projet de règlement conformément à la [Politique sur l'analyse coûts-avantages](#) du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT) en comparant le scénario de référence avec le scénario réglementaire. Le scénario de référence décrit ce qui est susceptible de se produire à l'avenir si le gouvernement du Canada ne met pas en œuvre le projet de règlement. Le scénario réglementaire donne des renseignements sur les résultats escomptés du projet de règlement.

Dans l'analyse, on examine l'incidence du projet de règlement sur une période de 12 ans, soit la période de 2027 à 2038, afin de tenir compte du délai d'entrée en vigueur accordé aux transporteurs aériens. En ce qui concerne cette analyse, une année représente une période de 12 mois commençant à la date d'enregistrement du projet de règlement indiquée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* (prévu en 2027) jusqu'à la même date de l'année suivante. Sauf indication contraire, toutes les valeurs sont exprimées sous la forme de valeurs en dollars canadiens de 2024, actualisées à l'année de référence de 2027 selon un taux d'actualisation de 7 %. Il convient de noter que la somme de certaines valeurs figurant dans le texte pourrait ne pas être exacte, étant donné que les chiffres ont été arrondis. Les coûts et les avantages sont pris en compte pour les intervenants à l'échelle nationale seulement; tous les coûts ou les avantages pour les intervenants étrangers sont jugés hors de la portée de cette analyse.

La formule servant à calculer les valeurs annualisées selon l'état des coûts-avantages et la lentille des petites entreprises suit la méthodologie prescrite dans le *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation*, dans lequel les répercussions au cours de la première période ne sont pas actualisées.

Intervenants touchés

Au total, on prévoit que 97 transporteurs aériens seront touchés par le projet de règlement, soit 16 transporteurs

16 Canadian air carriers that operate internationally and 81 foreign air carriers. The impact of implementing the proposed Regulations for foreign air carriers is not included in the analysis.

TC would also be impacted by the proposed Regulations, as described in the sections below.

The travelling public and businesses in Canada would benefit from enhanced security in the aviation system.

Baseline and regulatory scenarios

Part 8

In the baseline scenario, it is assumed all air carriers operating in Canada implement the existing requirements in Part 8.

In the regulatory scenario, for the air carriers outlined in the “Affected stakeholders” section above, there would be an additional need to submit to TC documented procedures relating to measures set out in Part 8, including for the carriage of weapons and passengers in the custody of an escort officer. For all other air carriers not identified above, it is assumed that there would be no incremental effort required to comply.

Part 9

In the baseline scenario, it is assumed that air carriers who are in scope would continue to operate according to their current regulatory obligations — both Canada’s and those of the States of their international destinations. Based on this, it is estimated from stakeholder consultations that stakeholders operating internationally would already be complying with most of the proposed provisions in Part 9, as these provisions are also elements of the security programs required by other nations. This includes the Canadian-based air carriers that fly internationally.

Air carriers operating internationally that are members of IATA are expected to have some compliance with the proposed Regulations, given IATA requires that they have an AOSP. However, they will likely need to adjust practices and/or documents to reach full compliance with the proposed Regulations by the coming-into-force date and would have until three years from the date of publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part II to comply.

aériens canadiens qui exploitent des vols internationaux et 81 transporteurs aériens étrangers. L’incidence de la mise en œuvre du projet de règlement pour les 81 transporteurs aériens étrangers n’est pas incluse dans l’analyse.

TC serait également touché par le projet de règlement, comme il est décrit dans les sections ci-après.

Les voyageurs et les entreprises du Canada bénéficieraient d’une sûreté accrue dans le système de l’aviation.

Scénario de référence et scénario réglementaire

Partie 8

Dans le scénario de référence, on suppose que tous les transporteurs aériens qui exercent des activités au Canada respectent les exigences existantes de la partie 8.

Dans le scénario réglementaire, les transporteurs aériens mentionnés ci-dessus dans la section « Intervenants touchés » seraient également tenus de soumettre à TC des procédures écrites relatives aux mesures décrites à la partie 8, notamment en ce qui a trait au transport d’armes et aux passagers sous la garde d’un agent d’escorte. Dans le cas des autres transporteurs aériens non mentionnés ci-dessus, on présume qu’aucun effort supplémentaire ne serait requis pour assurer la conformité.

Partie 9

Dans le scénario de référence, on suppose que les transporteurs aériens visés continueraient de fournir leurs services conformément à leurs obligations réglementaires actuelles, tant celles du Canada que celles des États de leurs destinations internationales. En se basant sur cette hypothèse, on estime, d’après les consultations menées auprès des intervenants, que ceux qui exercent des activités à l’étranger seraient déjà conformes à la plupart des dispositions proposées à la partie 9, car ces dispositions font également partie des programmes de sûreté requis par d’autres pays. Cela inclut les transporteurs aériens canadiens qui exploitent des vols à l’étranger.

Les transporteurs aériens qui exercent leurs activités à l’échelle internationale et qui sont membres de l’IATA sont déjà censés être conformes au projet de règlement dans une certaine mesure, puisque l’IATA exige qu’ils disposent d’un PSEA. Cependant, ils devront probablement modifier leurs pratiques ou leurs documents pour se conformer pleinement au projet de règlement d’ici la date d’entrée en vigueur, c’est-à-dire qu’ils auraient jusqu’à trois ans à compter de la publication du projet de règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada* pour le faire.

Costs

The proposed Regulations would result in costs to air carriers as well as to TC. Canadian air carriers would bear estimated costs of \$2.9 million over a period of 12 years from 2027 to 2038, while TC would bear costs of \$4.3 million over the same time frame. In total, the cost of the proposed Regulations would be approximately \$7.2 million.

Industry costs

Air carriers in-scope of the proposed Regulations would bear costs associated with the development and ongoing work for their security programs. The total cost for industry would be \$2.91 million over the analytical time frame.

Time estimates provided in the “Industry costs” section were derived from consultations related to the cost-benefit analysis with air carriers and TC subject matter experts. Estimates of level of effort represent the average time across all air carriers, noting that the size and complexity of each organization could impact the effort. This means that some air carriers may require more time and others less time, but the average is used in calculations. All tasks described in this section would be completed by a security manager or a person in a similar position, with an estimated hourly wage of \$76.91 (including 25% overhead).

Since air carriers would be required to be in compliance three years from the date of publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part II, and because work would be required in advance of that date, the initial compliance year is assumed to be the third year of the analysis.

General security program documentation

Each air carrier in-scope of the proposed Regulations would need to do general document keeping in the first year of submission and every second year after that, as well as in the fifth year following the initial submission. It is estimated that this would require roughly 15 minutes of effort each time. This cost would occur in years 4, 6, 8, 9, 10 and 12 of the analytical time frame. Additionally, documentation would periodically need to be made available to the Minister, assumed to occur on average three times per year beginning in the first year after the air carrier’s initial submission, with an effort to the air carrier of 30 minutes each time. The total cost of these tasks across all air carriers would be \$13,351.

Coûts

Le projet de règlement entraînerait des coûts pour les transporteurs aériens et pour TC. Les transporteurs aériens canadiens engageraient des coûts estimés à 2,9 millions de dollars sur une période de 12 ans, soit la période de 2027 à 2038, tandis que TC engagerait des coûts de 4,3 millions de dollars au cours de la même période. Au total, les coûts du projet de règlement seraient d’environ 7,2 millions de dollars.

Coûts pour le secteur

Les transporteurs aériens visés par le projet de règlement assumeraient les coûts associés à l’élaboration et aux travaux continus de leurs programmes de sûreté. Le coût total pour le secteur serait de 2,91 millions de dollars au cours de la période d’analyse.

Les estimations de temps indiquées dans la section « Coûts pour le secteur » ont été tirées des consultations portant sur l’analyse coûts-avantages menées auprès de transporteurs aériens et d’experts en la matière de TC. Les estimations du niveau d’effort nécessaire représentent le temps moyen pour tous les transporteurs aériens, étant donné que la taille et la complexité de chaque organisation pourraient avoir une incidence sur l’effort. Cela signifie que certains transporteurs aériens pourraient nécessiter plus de temps et que d’autres en auraient besoin de moins, mais que la moyenne est utilisée dans les calculs. Toutes les tâches décrites dans cette section seraient accomplies par un gestionnaire de la sûreté ou par le titulaire d’un poste similaire, avec un salaire horaire estimé à 76,91 \$ (qui inclut 25 % de frais généraux).

Puisque les transporteurs aériens seraient tenus d’être en conformité trois ans à compter de la date de publication du projet de règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, et puisque des travaux seraient nécessaires avant cette date, l’année initiale de conformité est supposée être la troisième année de l’analyse.

Documentation générale relative au programme de sûreté

Chaque transporteur aérien visé par le projet de règlement serait tenu de conserver des documents généraux pendant la première année de la présentation et tous les deux ans, ainsi que pendant la cinquième année suivant la présentation initiale. On estime que cela nécessiterait environ 15 minutes d’effort chaque fois. Ce coût surviendrait dans les années 4, 6, 8, 9, 10 et 12 de la période d’analyse. En outre, la documentation devrait être mise périodiquement à la disposition du ministre, en supposant que cela soit fait en moyenne trois fois par année à partir de la première année suivant la présentation initiale du programme de sûreté du transporteur aérien et qu’il faudrait à celui-ci 30 minutes pour le faire chaque fois. Le coût total de ces tâches pour l’ensemble des transporteurs aériens serait donc de 13 351 \$.

Initial obligations

Each air carrier in-scope of the proposed Regulations would have various initial obligations in order to come into compliance. These obligations would include defining and documenting security-related roles and responsibilities, designating accountable officials, communicating this information internally, and initial providing of the security program to the Minister, in the required format. All these tasks would be expected to occur once in the year of the first submission for each air carrier. The first three tasks are estimated to take 15 minutes each, for a total of 45 minutes per air carrier. The initial submission of the security program would take eight hours. The total cost across all air carriers of the tasks related to security program initial obligations would be \$9,404.

As discussed in the “Baseline and regulatory scenarios” section, air carriers would need to provide the documented procedures from Part 8 of the CASR 2012. It is expected that this task would take each air carrier two days (15 hours) and that the effort would occur once in the year of first submission of the procedures for each air carrier. The total estimated cost across all air carriers of submission of Part 8 documented procedures would be \$16,122.

Training

Air carriers in-scope of the proposed Regulations would need to perform various tasks related to the training of security instructors within each organization. These tasks include providing security instructor information to TC, evaluating those instructors biannually, initially updating training for security personnel, and updating security training periodically. The total cost associated with training would be \$0.15 million for all in-scope air carriers, which is further broken down in the following paragraphs.

In the coming-into-force year, air carriers would need to provide TC the résumé of each security instructor within their organization and a brief justification of how they meet the qualification requirements. This task would not be expected to take air carriers long, roughly three hours for smaller organizations (6) and eight hours for larger organizations (10). The total cost associated with providing résumés and justifications is estimated to be \$6,583.

Air carriers would also need to evaluate their instructors every two years, beginning two years after their respective

Obligations initiales

Chaque transporteur aérien visé par le projet de règlement aurait diverses obligations initiales pour se conformer. Ces obligations comprendraient la définition et la consignation des rôles et responsabilités visant la sûreté, la désignation de cadres responsables, la communication de ces renseignements à l'interne et la présentation initiale du programme de sûreté au ministre, dans le format requis. Toutes ces tâches devraient être effectuées une fois au cours de l'année de la présentation initiale du programme de sûreté de chaque transporteur aérien. On estime que les trois premières tâches prendraient 15 minutes chacune, pour un total de 45 minutes par transporteur aérien. La présentation initiale du programme de sûreté prendrait huit heures. Pour l'ensemble des transporteurs aériens, le coût total des tâches relatives aux obligations initiales du programme de sûreté serait donc de 9 404 \$.

Comme il a été mentionné dans la section « Scénario de référence et scénario réglementaire », les transporteurs aériens seraient tenus de fournir les procédures écrites énoncées à la partie 8 du RCSA 2012. On s'attend à ce que cette tâche prenne deux jours (15 heures) par transporteur aérien et que l'effort survienne une fois au cours de l'année de la présentation initiale des procédures de chaque transporteur aérien. Pour l'ensemble des transporteurs aériens, le coût estimatif total découlant de la présentation des procédures écrites visées à la partie 8 serait donc de 16 122 \$.

Formation

Tous les transporteurs aériens visés par le projet de règlement seraient tenus d'effectuer diverses tâches liées à la formation des instructeurs en sûreté au sein de leur organisation. Ces tâches comprennent la communication à TC de renseignements sur les instructeurs en sûreté, l'évaluation semestrielle des instructeurs, la mise à jour initiale de la formation pour le personnel de sûreté et la mise à jour périodique de la formation. Le coût total associé à la formation s'élèverait à 0,15 million de dollars pour tous les transporteurs aériens visés par le projet de règlement. La répartition de ce montant est détaillée dans les paragraphes ci-dessous.

Au cours de l'année d'entrée en vigueur, les transporteurs aériens seraient tenus de fournir à TC le curriculum vitæ de chaque instructeur en sûreté au sein de leur organisation et une brève justification de la manière dont il répond aux exigences de qualification. Cette tâche ne devrait pas prendre beaucoup de temps aux transporteurs aériens, soit environ trois heures pour les petites organisations (6) et huit heures pour les plus grandes (10). Le coût total associé à la présentation des curriculum vitæ et des justifications est estimé à 6 583 \$.

Les transporteurs aériens seraient également tenus d'évaluer leurs instructeurs tous les deux ans, à compter de

initial coming-into-force date. On each occasion, this evaluation would be expected to take roughly 16 hours for smaller organizations (6) and 35 hours for larger organizations (10). The total estimated cost of these evaluations is \$86,424 across all air carriers.

Air carriers would need to initially update their current training programs to include material for all security personnel. This task would take 35 hours and would be completed in the coming-into-force year for each air carrier. Additional updates to follow-up training would be required for air carriers and would be expected to occur, on average, every three years after the initial coming-into-force date for each carrier. On average, it is expected that these updates, when required, would require 8 hours of effort. The total estimated cost of the initial and subsequent updates is \$55,043 across all air carriers.

It is not expected that there would be any incremental opportunity costs associated with training for security personnel, as these employees already do annual recurring training and the proposed Regulations would not increase the overall length of this training, only update some of the material. Since the proposed Regulations provide at least one full year of transitional time for all air carriers, security personnel would be able to attend updated training at the time of their annual recurring training.

Risk assessments

Affected air carriers would be required to implement a risk assessment process. This would require undertaking tasks such as risk assessment development and submission, processing of TC feedback, annual review, internal verification, and resubmissions. The total cost associated with risk assessments for all air carriers is estimated to be \$0.51 million, which is further broken down in the following paragraphs.

It is expected that the initial development of an air carrier's risk assessment would take approximately 225 hours (six weeks). This incremental difference considers the level of risk assessment work that an air carrier has completed in the baseline scenario, often to adhere to international standards and/or rules and regulations in countries where they conduct flights. It is estimated that this cost would occur in the year of initial compliance. The total cost of the initial development of the risk assessments for all air carriers is estimated to be \$0.24 million.

deux ans après la date d'entrée en vigueur initiale qui s'applique à eux. Cette évaluation devrait prendre chaque fois environ 16 heures pour les petites organisations (6) et 35 heures pour les plus grandes (10). Le coût total de ces évaluations est estimé à 86 424 \$ pour tous les transporteurs aériens.

Les transporteurs aériens seraient tenus d'effectuer la mise à jour initiale de leurs programmes de formation actuels afin d'inclure du matériel pour tout le personnel de sûreté. Cette tâche prendrait 35 heures et serait réalisée au cours de l'année d'entrée en vigueur qui s'applique à chaque transporteur aérien. D'autres mises à jour de la formation d'appoint seraient nécessaires pour les transporteurs aériens et devraient avoir lieu en moyenne tous les trois ans après la date d'entrée en vigueur initiale qui s'applique à eux. On s'attend à ce que ces mises à jour, s'il y a lieu, exigent 8 heures d'effort en moyenne. Le coût total des mises à jour initiales et subséquentes est estimé à 55 043 \$ pour tous les transporteurs aériens.

On ne s'attend pas à ce que des coûts de renonciation supplémentaires découlent de la formation du personnel de sûreté, étant donné que ces employés suivent déjà une formation périodique annuelle et que le projet de règlement ferait uniquement en sorte de mettre à jour une partie du matériel de cette formation, sans en augmenter la durée globale. Comme le projet de règlement prévoit une période de transition d'au moins une année complète pour tous les transporteurs aériens, les membres du personnel de sûreté pourraient suivre la formation mise à jour au moment de leur formation périodique annuelle.

Évaluations des risques

Les transporteurs aériens concernés seraient tenus de mettre en œuvre un processus d'évaluation des risques. Cela nécessiterait d'entreprendre des tâches, telles que l'élaboration et la présentation des évaluations des risques, le traitement des commentaires de TC, la tenue d'examen annuels et de vérifications internes et la présentation de nouvelles évaluations. Le coût total associé aux évaluations des risques pour tous les transporteurs aériens est estimé à 0,51 million de dollars, dont la répartition est détaillée ci-après.

On s'attend à ce que l'élaboration initiale de l'évaluation des risques d'un transporteur aérien prenne environ 225 heures (six semaines). Cette différence tient compte du niveau de travail lié à l'évaluation des risques qu'un transporteur aérien effectuerait selon le scénario de référence, souvent pour se conformer aux normes, règles ou règlements internationaux dans les pays où il exploite des vols. On estime que ce coût surviendrait au cours de l'année initiale de conformité. Le coût total de l'élaboration initiale des évaluations des risques pour tous les transporteurs aériens est donc estimé à 0,24 million de dollars.

The initial risk assessment would need to be submitted to TC, with some expected discussions between the Department and the air carrier before approval. It is estimated that the submission process could take an average of 22.5 hours (three days) and that this cost would occur in the year of initial compliance. The total cost of submission of the risk assessments for all air carriers is estimated to be \$24,183.

Air carriers would need to do an annual review and internal verification of their risk assessments as part of the proposed Regulations. It is estimated that this process would begin in the year after the initial coming into force for each air carrier and take an annual average of 22.5 hours (three days). The total cost of annual reviews of risk assessments for all air carriers is estimated to be \$0.16 million.

It would be required that air carriers resubmit their risk assessments every five years. This resubmission is assumed to take place five years following each air carrier's initial submission and is estimated to take them 112.5 hours (15 days). Of this effort, two days would be associated with the submission and subsequent communications between the air carrier and TC before approval. The total cost of resubmission of the risk assessments for all air carriers is estimated to be \$86,210.

Strategic security plans

All affected air carriers would need to develop a strategic security plan. This would require undertaking tasks such as the initial development and submission of the plan, processing of TC feedback, ongoing amendments, and resubmissions. The total cost associated with strategic security plans for all air carriers is estimated to be \$0.51 million.

It is expected that the initial development of an air carrier's strategic security plan would take approximately 225 hours (six weeks). The total cost of the initial development of the strategic security plans for all air carriers is estimated to be \$0.24 million.

The initial strategic security plan would need to be submitted to TC, with some expected discussions between the Department and the air carrier before it is finalized. It is estimated that this submission process could take an average of 22.5 hours (three days). The total cost of submission of the strategic security plans for all air carriers is estimated to be \$24,183.

L'évaluation des risques initiale devrait être soumise à TC, et on s'attend à ce qu'il y ait des discussions entre le Ministère et le transporteur aérien avant son approbation. On prévoit que le processus de présentation prendrait en moyenne 22,5 heures (trois jours) et on estime que ce coût surviendrait au cours de l'année initiale de conformité. Le coût total de la présentation des évaluations des risques pour tous les transporteurs aériens est donc estimé à 24 183 \$.

Les transporteurs aériens seraient tenus d'effectuer un examen annuel et une vérification interne de leurs évaluations des risques dans le cadre du projet de règlement. On estime que ce processus commencerait dans l'année suivant l'entrée en vigueur initiale qui s'applique à chaque transporteur aérien et qu'il prendrait en moyenne 22,5 heures (trois jours). Le coût total de l'examen annuel des évaluations des risques pour tous les transporteurs aériens est estimé à 0,16 million de dollars.

Il serait exigé que les transporteurs aériens soumettent de nouveau leurs évaluations des risques tous les cinq ans. Ce processus devrait avoir lieu cinq ans après la présentation initiale de l'évaluation des risques de chaque transporteur aérien et devrait prendre 112,5 heures (15 jours). De cet effort, deux jours seraient associés à la présentation de l'évaluation des risques et aux communications subséquentes entre le transporteur aérien et TC avant son approbation. Le coût total de la présentation de nouvelles évaluations des risques pour tous les transporteurs aériens est donc estimé à 86 210 \$.

Plans stratégiques de sûreté

Tous les transporteurs aériens concernés seraient tenus d'élaborer un plan stratégique de sûreté. Cela nécessiterait d'entreprendre des tâches, telles que l'élaboration et la présentation initiales du plan, le traitement des commentaires de TC, les modifications continues et la présentation de nouveaux plans. Le coût total associé aux plans stratégiques de sûreté pour tous les transporteurs aériens est estimé à 0,51 million de dollars.

On s'attend à ce que l'élaboration initiale du plan stratégique de sûreté d'un transporteur aérien prenne environ 225 heures (six semaines). Le coût total de l'élaboration initiale des plans stratégiques de sûreté pour tous les transporteurs aériens est donc estimé à 0,24 million de dollars.

Le plan stratégique de sûreté initial devrait être soumis à TC, et on s'attend à ce qu'il y ait des discussions entre le Ministère et le transporteur aérien avant leur approbation. On estime que ce processus de présentation pourrait prendre en moyenne 22,5 heures (trois jours). Le coût total de la présentation des plans stratégiques de sûreté pour tous les transporteurs aériens est donc estimé à 24 183 \$.

Additionally, air carriers would be required to do an annual review and quality control of their strategic security plan. It is estimated that this process would begin in the year after initial coming into force for each air carrier and take an annual average of 22.5 hours (three days). The total cost of annual reviews of the strategic security plans for all air carriers is estimated to be \$0.16 million.

Air carriers would be required to resubmit their strategic security plan every five years after each air carrier's initial filing. It is estimated this resubmission would take 112.5 hours (15 days). Of this effort, two days would be associated with the submission and subsequent communications between the air carrier and TC before it is finalized. The total cost of resubmission of the strategic security plans for all air carriers is estimated to be \$86,210.

Emergency plans and exercises

All air carriers in scope of the proposed Regulations would need to develop emergency plans and conduct discussion-based security exercises. These requirements would entail efforts related to initial submission and approval, annual reviews, periodic amendments, emergency records, exercise preparation, execution and documentation. The total cost associated with emergency plans and security exercises for all air carriers is estimated to be \$0.87 million.

It is expected that the initial requirements related to emergency plans would take approximately 30 hours for each air carrier in the year they would need to comply. These initial requirements would involve setting out the procedures to follow in the event of bomb threats, hijacking, or other acts of unlawful interference. These procedures would dictate roles and responsibilities and actions to be taken by security personnel based on different situations. The total cost of these initial requirements for all air carriers is estimated to be \$32,244.

The emergency plans would need to be submitted to TC, and this would take each air carrier approximately half a day (3.75 hours) in the year they would need to comply. The total cost of submission of the emergency plans for all air carriers is estimated to be \$4,030.

The emergency plans would need to be reviewed annually and amended where needed. It is expected that this review would take each air carrier approximately one day (7.5 hours) in each year following the year of initial

De plus, les transporteurs aériens seraient tenus de procéder chaque année à un examen et à un contrôle de la qualité de leur plan stratégique de sûreté. On estime que ce processus commencerait dans l'année suivant l'entrée en vigueur initiale qui s'applique à chaque transporteur aérien et qu'il prendrait en moyenne 22,5 heures (trois jours). Le coût total des examens annuels des plans stratégiques de sûreté pour tous les transporteurs aériens est estimé à 0,16 million de dollars.

Les transporteurs aériens seraient tenus de présenter à nouveau leur plan stratégique de sûreté tous les cinq ans après leur dépôt initial. On estime que ce processus prendrait 112,5 heures (15 jours). De cet effort, deux jours seraient associés à la présentation du plan stratégique de sûreté et aux communications subséquentes entre le transporteur aérien et TC avant qu'il soit finalisé. Le coût total de la présentation de nouveaux plans stratégiques de sûreté pour tous les transporteurs aériens est donc estimé à 86 210 \$.

Plans d'urgence et exercices

Tous les transporteurs aériens visés par le projet de règlement seraient tenus d'élaborer des plans d'urgence et de mener des exercices de sûreté fondés sur la discussion. Ces exigences impliqueraient des efforts liés à la présentation et à l'approbation initiales des plans et des exercices, aux examens annuels, aux modifications périodiques, à la tenue de dossiers relatifs aux situations d'urgence, à la préparation des exercices, à leur exécution et à leur consignation. Le coût total associé aux plans d'urgence et aux exercices de sûreté pour tous les transporteurs aériens est estimé à 0,87 million de dollars.

On s'attend à ce que les exigences initiales liées aux plans d'urgence prennent environ 30 heures par transporteur aérien au cours de l'année où il doit se conformer. Ces exigences initiales comprendraient l'établissement des procédures à suivre en cas d'alerte à la bombe, de détournement d'avion ou d'autres actes d'intervention illicite. Ces procédures dicteraient les rôles et responsabilités et les mesures à prendre par le personnel de sûreté dans différentes situations. Le coût total de ces exigences initiales pour tous les transporteurs aériens est estimé à 32 244 \$.

Les plans d'urgence devraient être soumis à TC, ce qui prendrait à chaque transporteur aérien environ une demi-journée (3,75 heures) au cours de l'année où il devrait se conformer. Le coût total de la présentation des plans d'urgence pour tous les transporteurs aériens est estimé à 4 030 \$.

Les plans d'urgence devraient être examinés chaque année et modifiés au besoin. On s'attend à ce que cet examen prenne à chaque transporteur aérien environ une journée (7,5 heures) chaque année suivant l'année initiale

compliance. The total cost of review and amendments of emergency plans for all air carriers is estimated to be \$52,519.

Air carriers would need to create records of each time there is a threat to aviation security, including a description of the threat, an evaluation of their emergency plan's effectiveness in dealing with the threat, and any actions planned to address identified deficiencies. These threats could involve very concentrated types of events, such as the discovery of a prohibited item, or larger events, such as a cyber breach or the discovery of an improvised explosive device. For all impacted air carriers, it is expected that these types of records and evaluations are already being completed, but there may need to be some minor amendments to ensure adherence to the proposed Regulations. Based on internal TC data, there are an estimated 15 incidents in scope annually that would require reporting. Given the level of effort in the baseline scenario, it is expected that each report would require an incremental increase of approximately 30 minutes on average. To simplify the analysis, it is assumed that each carrier has one incident per year requiring reporting.¹⁰ Air carriers would begin preparing these reports upon their respective coming-into-force dates. The total cost of emergency reporting for all air carriers is estimated to be \$4,039 over the analytical time frame.

Air carriers would need to conduct or take part in security exercises on an annual basis to test the effectiveness of their emergency plans when responding to acts of unlawful interference. The annual requirement could be complied with in three ways: exercises could be done in a discussion-based format; the air carrier could participate in an operations-based exercise conducted by the operator of an aerodrome; or the air carrier could implement the emergency plans to respond to a genuine threat. It is assumed that most of the time, air carriers would satisfy this requirement through discussion-based exercises. The other two options, if completed, are needed under the baseline scenario and therefore no incremental cost is expected. For the purpose of the analysis, based on the assumptions outlined, it is assumed that air carriers would carry incremental costs associated with discussion-based exercises on four occasions within each five-year span. The preparation and execution of the exercises are estimated to take five days of total effort each time. The security exercises are expected to take on average half a day (3.75 hours) and would require the effort of various employees. Larger air carriers (10) would be expected to involve an average of 15 people, while smaller carriers (6)

¹⁰ This estimate reflects an average. Likely, air carriers with larger traffic volumes would have greater numbers of threats, whereas smaller air carriers may only have one threat over several years.

où il doit se conformer. Le coût total de l'examen et de la modification des plans d'urgence pour tous les transporteurs aériens est estimé à 52 519 \$.

Chaque fois qu'il y a une menace à la sûreté aérienne, les transporteurs aériens seraient tenus de créer des registres qui incluent une description de la menace, une évaluation de l'efficacité de leur plan d'urgence pour y faire face et toutes les mesures prévues pour remédier aux lacunes relevées. Ces menaces pourraient concerner des types d'événements très restreints, comme la découverte d'un objet interdit, ou des événements de grande envergure, comme une cyberattaque ou la découverte d'un engin explosif improvisé. Pour tous les transporteurs aériens concernés, on s'attend à ce que ces types de dossiers et d'évaluations soient déjà une pratique en cours, mais quelques modifications mineures pourraient être nécessaires pour assurer la conformité au projet de règlement. D'après les données internes de TC, on estime que, chaque année, 15 incidents devraient faire l'objet d'un rapport. Compte tenu du niveau d'effort prévu dans le scénario de référence, on s'attend à ce que chaque rapport nécessite une augmentation progressive d'environ 30 minutes en moyenne. Pour simplifier l'analyse, il est supposé que chaque transporteur devrait produire un rapport pour un incident par année¹⁰. Les transporteurs aériens commenceraient à préparer ces rapports à la date d'entrée en vigueur qui s'applique à eux. Le coût total des rapports sur les situations d'urgence pour tous les transporteurs aériens est estimé à 4 039 \$ au cours de la période d'analyse.

Chaque année, les transporteurs aériens seraient tenus d'effectuer des exercices de sûreté ou de participer à de tels exercices pour vérifier l'efficacité de leurs plans d'urgence en réponse aux actes d'intervention illicites. L'exigence annuelle pourrait être respectée de trois façons : les exercices pourraient être effectués dans un format fondé sur la discussion; le transporteur aérien pourrait participer à un exercice fondé sur les opérations mené par l'exploitant d'un aéroport; le transporteur aérien pourrait mettre en œuvre les plans d'urgence pour répondre à une menace réelle. On suppose que, la plupart du temps, les transporteurs aériens satisferaient à cette exigence au moyen d'exercices fondés sur la discussion. Les deux autres options, si elles sont appliquées, sont nécessaires dans le cadre du scénario de référence et, par conséquent, aucun coût marginal n'est attendu. Aux fins de l'analyse, et d'après les hypothèses énoncées, on suppose que les transporteurs aériens engageraient des coûts marginaux associés aux exercices fondés sur la discussion à quatre reprises au cours de chaque période de cinq ans. La préparation et l'exécution des exercices devraient prendre cinq jours d'effort total chaque fois. Les exercices de sûreté devraient prendre en moyenne une demi-journée

¹⁰ Cette estimation est basée sur une moyenne. Il est probable que les transporteurs aériens ayant un trafic important feraient face à un plus grand nombre de menaces, alors que les petits transporteurs aériens pourraient n'en rencontrer qu'une seule sur plusieurs années.

would involve an average of 8 people. Additionally, approximately three days of total effort would be required each time related to the documentation of these exercises. The total cost of security exercises for all air carriers is estimated to be \$0.77 million.

Internal review

As part of the proposed Regulations, air carriers would be required to undergo various forms of quality control and assurance on a recurring basis over the analytical time frame. Further, the quality assurance activities would need to be documented. The total cost associated with these internal review activities for all air carriers is estimated to be \$0.84 million, further detailed below.

Air carriers would need to perform quality control (QC) activities to confirm that their systems are operating properly and that their security personnel are performing duties as planned. It is expected that there would be on average three QC-type activities per year, beginning in the year following initial compliance. These activities are assumed to involve an average of three days (22.5 hours) of effort for each air carrier, including any time taken to identify and implement corrective actions. The total cost of QC activities for all air carriers is estimated to be \$0.47 million.

Air carriers would need to verify their effectiveness in identifying and addressing aviation security risks through the use of quality assurance (QA) activities. It is expected that there would be one QA-type activity per year, beginning in the year following initial compliance. These annual activities are assumed to involve an average of one week (37.5 hours) of effort for each air carrier, including any time taken to identify and implement corrective actions. The total cost of QA activities for all air carriers is estimated to be \$0.26 million.

Air carriers would need to record each QA review by stating: the procedure(s) reviewed, the methodology used, the date and place it happened, who performed the review, and the findings of the review. This recording of information is expected to take an additional two days of effort for the air carriers. The total cost for all air carriers of this QA record keeping is estimated to be \$0.11 million.

(3,75 heures) et nécessiter l'effort de divers employés. On s'attend à ce que les grands transporteurs aériens (10) mobilisent en moyenne 15 personnes et que les petits transporteurs (6) en mobilisent 8 en moyenne. De plus, environ trois jours d'effort total seraient nécessaires chaque fois pour la consignation de ces exercices. Le coût total des exercices de sûreté pour tous les transporteurs aériens est donc estimé à 0,77 million de dollars.

Examen interne

En vertu du projet de règlement, les transporteurs aériens seraient tenus de procéder périodiquement à diverses formes de contrôle et d'assurance de la qualité au cours de la période d'analyse. De plus, les activités d'assurance de la qualité devraient être consignées. Le coût total associé à ces activités d'examen interne pour tous les transporteurs aériens est estimé à 0,84 million de dollars. Ce montant est détaillé ci-après.

Les transporteurs aériens seraient tenus d'effectuer des activités de contrôle de la qualité pour confirmer que leurs systèmes fonctionnent correctement et que les membres de leur personnel de sûreté exécutent leurs tâches comme prévu. On s'attend à ce qu'il y ait en moyenne trois activités de contrôle de la qualité par année, à compter de l'année suivant la conformité initiale. Ces activités devraient nécessiter en moyenne trois jours (22,5 heures) d'effort par transporteur aérien, ce qui inclut le temps nécessaire pour déterminer et mettre en œuvre des mesures correctives. Le coût total des activités de contrôle de la qualité pour tous les transporteurs aériens est estimé à 0,47 million de dollars.

Les transporteurs aériens seraient tenus de vérifier leur capacité à cerner et à traiter efficacement les risques pour la sûreté aérienne au moyen d'activités d'assurance de la qualité. On s'attend à ce qu'il y ait une activité d'assurance de la qualité par année, à compter de l'année suivant la conformité initiale. Ces activités annuelles devraient nécessiter en moyenne une semaine (37,5 heures) d'effort par transporteur aérien, ce qui inclut le temps requis pour déterminer et mettre en œuvre des mesures correctives. Le coût total des activités d'assurance de la qualité pour tous les transporteurs aériens est estimé à 0,26 million de dollars.

Les transporteurs aériens seraient tenus de consigner chaque examen d'assurance de la qualité en indiquant : la ou les procédures examinées, la méthodologie utilisée, la date et le lieu de l'examen, la ou les personnes qui l'ont effectué et les conclusions qui en ont découlé. La consignation de ces renseignements devrait nécessiter deux jours d'effort supplémentaire pour les transporteurs aériens. Le coût total de la consignation des activités d'assurance de la qualité pour tous les transporteurs aériens est estimé à 0,11 million de dollars.

Government costs

TC would require effort from various employees over the analytical time frame associated with risk assessments, certification and authorization, application framework and processing, oversight, and audits. The total estimated cost to Government would be \$4.27 million over the 12-year analytical time frame.

The total effort as a function of full-time employees (predominantly PM-04s, PM-05s, PM-06s, and TI-06s) required to implement the proposed Regulations is presented in Table 1. The salaries of the incremental full-time employees are presented in Table 2. More detailed information regarding the work that would be required in each resource area is presented in the text following.

Table 1: Expected government effort by resource area and analytical year

| Resource area | Year 1 | Year 2 | Year 3 | Years 4–7 | Years 8+ |
|--|--------------|--------------|-------------|-----------|----------|
| Framework, guidance, and risk assessment | 2.5 | 2.5 | 2.5 | 0 | 0 |
| Application processing | 1.498 | 3.995 | 5.99 | 0 | 0 |
| Oversight | 0 | 0 | 0 | 2.5 | 1.75 |
| Audits | 0 | 0 | 0 | 0.5 | 0.25 |
| Total full-time equivalents | 3.998 | 6.495 | 8.49 | 3 | 2 |

Coûts pour le gouvernement

Au cours de la période d'analyse, TC exigerait de la part de divers employés des efforts associés aux évaluations des risques, aux certifications et aux autorisations, au cadre et au traitement des demandes, à la surveillance et aux vérifications. Le coût estimatif total pour le gouvernement serait de 4,27 millions de dollars au cours de la période d'analyse de 12 ans.

L'effort total en fonction des employés à temps plein (ETP) qui seraient requis pour mettre en œuvre le projet de règlement, soit principalement des PM-04, des PM-05, des PM-06 et des TI-06, est présenté au tableau 1. Les salaires des ETP supplémentaires figurent au tableau 2. Des détails sur le travail qui serait nécessaire dans chaque secteur de ressources sont présentés dans le texte ci-après.

Tableau 1 : Effort attendu du gouvernement par secteur de ressources et année de la période d'analyse

| Secteur de ressources | Année 1 | Année 2 | Année 3 | Années 4-7 | Années 8 et plus |
|---|--------------|--------------|-------------|------------|------------------|
| Cadre, directives et évaluation des risques | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 0 | 0 |
| Traitement des demandes | 1,498 | 3,995 | 5,99 | 0 | 0 |
| Surveillance | 0 | 0 | 0 | 2,5 | 1,75 |
| Vérifications | 0 | 0 | 0 | 0,5 | 0,25 |
| Total des équivalents temps plein | 3,998 | 6,495 | 8,49 | 3 | 2 |

Table 2: Government salaries including overhead

| Employee classification | Salary in 2024 dollars | Salary including 30% overhead |
|-------------------------|------------------------|-------------------------------|
| PM-04 | \$87,108 | \$113,240 |
| PM-05 | \$104,044 | \$135,257 |
| PM-06 | \$129,017 | \$167,722 |
| TI-06 | \$118,477 | \$154,020 |
| EX-02 | \$177,809 | \$231,152 |

Tableau 2 : Salaires (y compris les frais généraux) des employés du gouvernement

| Classification de l'employé | Salaires en dollars de 2024 | Salaires y compris 30 % de frais généraux |
|-----------------------------|-----------------------------|---|
| PM-04 | 87 108 \$ | 113 240 \$ |
| PM-05 | 104 044 \$ | 135 257 \$ |
| PM-06 | 129 017 \$ | 167 722 \$ |
| TI-06 | 118 477 \$ | 154 020 \$ |
| EX-02 | 177 809 \$ | 231 152 \$ |

Framework, guidance, and risk assessment

As displayed in Table 3, in years one to three following the final publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part II, the effort of one PM-04, one PM-05, and half the time of one PM-06 would be required to develop the administrative framework of the program, draft and provide guidance for both the inspectors and the air carriers, and to develop a risk assessment methodology. The total estimated cost to the Government of this effort, including a 30% overhead, would be \$0.93 million.

Cadre, directives et évaluation des risques

Comme l'indique le tableau 3, au cours des années un à trois suivant la publication finale du projet de règlement dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*, l'effort d'un PM-04, d'un PM-05 et de la moitié du temps d'un PM-06 serait nécessaire pour élaborer le cadre administratif du programme, rédiger et fournir des directives aux inspecteurs et aux transporteurs aériens et élaborer une méthodologie d'évaluation des risques. Le coût total de cet effort pour le gouvernement est estimé à 0,93 million de dollars, ce qui inclut 30 % de frais généraux.

Table 3: Government employees required for framework, guidance, and risk assessment

| Employee classification | Year 1 | Year 2 | Year 3 | Years 4+ |
|-------------------------|--------|--------|--------|----------|
| PM-04 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| PM-05 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| PM-06 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0 |

Tableau 3 : Employés du gouvernement requis pour le cadre, les directives et l'évaluation des risques

| Classification de l'employé | Année 1 | Année 2 | Année 3 | Années 4 et plus |
|-----------------------------|---------|---------|---------|------------------|
| PM-04 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| PM-05 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| PM-06 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0 |

Application processing

TC would need to receive, review, consult, and ultimately approve security programs. It is expected that this would involve a varying level of effort starting in year one after the final publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part II, for any air carriers who voluntarily choose to submit early and ending once the coming-into-force date has passed. The job classifications and total full-time employees required by year are provided in Table 4. The total cost to Government related to application processing, including a 30% overhead, is estimated to be \$1.33 million.

Traitement des demandes

TC aurait l'obligation de recevoir, d'examiner, de consulter et, en fin de compte, d'approuver les programmes de sûreté. On s'attend à ce que cela exige un niveau d'effort variable à compter de la première année suivant la publication finale du projet de règlement dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*, pour tout transporteur aérien qui choisirait volontairement de présenter son programme tôt, jusqu'à ce que la date d'entrée en vigueur soit passée. Le tableau 4 présente la classification des postes et le nombre total d'ETP requis par année. Le coût total du traitement des demandes pour le gouvernement est estimé à 1,33 million de dollars, ce qui inclut 30 % de frais généraux.

Table 4: Government employees required for application processing

| Employee classification | Year 1 | Year 2 | Year 3 | Years 4+ |
|-------------------------|--------|---------|--------|----------|
| PM-04 | 0.875 | 2.3345 | 3.5 | 0 |
| PM-05 | 0.3 | 0.8004 | 1.2 | 0 |
| PM-06 | 0.0625 | 0.16675 | 0.25 | 0 |
| TI-06 | 0.25 | 0.667 | 1 | 0 |
| EX-02 | 0.01 | 0.02668 | 0.04 | 0 |

Tableau 4 : Employés du gouvernement requis pour le traitement des demandes

| Classification de l'employé | Année 1 | Année 2 | Année 3 | Années 4 et plus |
|-----------------------------|---------|---------|---------|------------------|
| PM-04 | 0,875 | 2,3345 | 3,5 | 0 |
| PM-05 | 0,3 | 0,8004 | 1,2 | 0 |
| PM-06 | 0,0625 | 0,16675 | 0,25 | 0 |
| TI-06 | 0,25 | 0,667 | 1 | 0 |
| EX-02 | 0,01 | 0,02668 | 0,04 | 0 |

Oversight

In year four after the final publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part II, and in all years following, TC would need to provide oversight and enforcement functions associated with the security programs. It is expected that the effort required would decrease slightly over time. The percentage of these employees' time that would be spent on application processing is shown in Table 5. The total cost to Government related to oversight, including a 30% overhead, is estimated to be \$1.71 million.

Table 5: Government employees required for oversight

| Employee classification | Years 1-3 | Years 4-7 | Years 8+ |
|-------------------------|-----------|-----------|----------|
| PM-04 | 0 | 0.45 | 0.3 |
| PM-05 | 0 | 1 | 0.7 |
| PM-06 | 0 | 0.2 | 0.15 |
| TI-06 | 0 | 0.85 | 0.6 |

Ongoing support

Starting in the fourth year of the analytical time frame and in each of the subsequent years, TC would likely carry costs associated with ongoing support related to changes to security programs for existing air carriers and any new air carriers seeking to operate in Canada. As seen with the oversight function, it is expected that the effort required would decrease over time. The employees expected to work on these tasks are shown in Table 6. The total cost to Government related to ongoing support, including a 30% overhead, is estimated to be \$0.29 million.

Surveillance

Au cours de la quatrième année suivant la publication finale du projet de règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada* et au cours de toutes les années subséquentes, TC serait tenu d'assurer des fonctions de surveillance et d'application de la loi associées aux programmes de sûreté. On s'attend à ce que l'effort requis diminue légèrement avec le temps. Le pourcentage du temps que ces employés consacraient au traitement des demandes est indiqué au tableau 5. Le coût total de la surveillance pour le gouvernement est estimé à 1,71 million de dollars, ce qui inclut 30 % de frais généraux.

Tableau 5 : Employés du gouvernement requis pour la surveillance

| Classification de l'employé | Années 1 à 3 | Années 4 à 7 | Années 8 et plus |
|-----------------------------|--------------|--------------|------------------|
| PM-04 | 0 | 0,45 | 0,3 |
| PM-05 | 0 | 1 | 0,7 |
| PM-06 | 0 | 0,2 | 0,15 |
| TI-06 | 0 | 0,85 | 0,6 |

Soutien continu

À compter de la quatrième année de la période d'analyse et au cours de chaque année subséquente, TC engagerait probablement des coûts découlant d'un soutien continu en lien avec les changements apportés aux programmes de sûreté des transporteurs aériens existants et de tout nouveau transporteur aérien qui cherche à exercer des activités au Canada. Comme on le voit dans le cas de la fonction de contrôle, on s'attend à ce que l'effort requis diminue avec le temps. Le tableau 6 présente les employés qui devront s'acquitter de ces tâches. Le coût total du soutien continu pour le gouvernement est estimé à 0,29 million de dollars, ce qui inclut 30 % de frais généraux.

Table 6: Government employees required for ongoing support

| Employee classification | Years 1–3 | Years 4–7 | Years 8+ |
|-------------------------|-----------|-----------|----------|
| PM-04 | 0 | 0.22 | 0.1 |
| PM-05 | 0 | 0.085 | 0.05 |
| PM-06 | 0 | 0.02 | 0.01 |
| TI-06 | 0 | 0.17 | 0.085 |
| EX-02 | 0 | 0.005 | 0.005 |

Benefits

The proposed Regulations would increase Canada's compliance with ICAO standards and further secure the Canadian air transportation system by ensuring that certain categories of air carriers based in Canada that operate internationally meet a consistent standard of security across their operations. The benefits would include an additional layer of security to help mitigate or avoid future threats and the reputational and business-related benefits of aligning with international standards.

With the introduction of these requirements, in-scope air carriers would take steps to better protect Canada's aviation sector from threats. The added security preparedness introduced by the proposed Regulations would help to reduce the level of security risk in the baseline scenario and, in turn, decrease the likelihood that a catastrophic event could occur in the future.

As there is a lack of historical incidents in Canada that would be considered in-scope of the proposed Regulations, the baseline risk level cannot be quantified and projected over the analytical time frame. Further, the potential effectiveness of the proposed Regulations in incrementally reducing that risk is uncertain. Such data would be needed to perform the calculations required to report monetized expected benefits.

Given the data scarcity issues, and the significant variability and uncertainty around the likelihood and potential consequences of an avoided incident in the future, the benefits have mostly been described qualitatively. The proposed Regulations nonetheless represent a clear step towards complying with ICAO standards that aim to make the air sector more secure. Given the potentially very high costs that would be avoided by preventing a single incident, TC believes that the qualitative benefits of the

Tableau 6 : Employés du gouvernement requis pour le soutien continu

| Classification de l'employé | Années 1 à 3 | Années 4 à 7 | Années 8 et plus + |
|-----------------------------|--------------|--------------|--------------------|
| PM-04 | 0 | 0,22 | 0,1 |
| PM-05 | 0 | 0,085 | 0,05 |
| PM-06 | 0 | 0,02 | 0,01 |
| TI-06 | 0 | 0,17 | 0,085 |
| EX-02 | 0 | 0,005 | 0,005 |

Avantages

Le projet de règlement rendrait le Canada conforme aux normes de l'OACI et renforcerait la sûreté du réseau de transport aérien canadien en faisant en sorte que certaines catégories de transporteurs aériens basés au Canada qui exploitent des vols internationaux respectent une norme de sûreté uniforme dans l'ensemble de leurs activités. Les avantages qui en découleraient seraient notamment un niveau de sûreté accru pour aider à atténuer ou à éviter les menaces futures ainsi que des retombées positives sur la réputation et les affaires résultant de l'harmonisation avec les normes internationales.

Ces nouvelles exigences amèneraient les transporteurs aériens visés par le projet de règlement à prendre des mesures pour mieux protéger le secteur de l'aviation du Canada contre les menaces. L'amélioration des préparatifs de sûreté qui résulterait du projet de règlement permettrait de réduire le niveau de risque pour la sûreté dans le scénario de référence et, par conséquent, de diminuer la probabilité qu'une catastrophe se produise à l'avenir.

Étant donné le manque d'incidents historiques survenus au Canada qui seraient inclus dans le champ d'application du projet de règlement, le niveau de risque du scénario de référence ne peut être estimé au cours de la période d'analyse. De plus, l'efficacité potentielle du projet de règlement pour réduire ce risque est incertaine. De telles données seraient nécessaires pour effectuer les calculs requis afin de déclarer les avantages monétisés prévus.

Ainsi, compte tenu du manque de données, de l'importante variabilité et du haut niveau d'incertitude entourant la probabilité et les conséquences potentielles d'un incident qui serait évité à l'avenir, les avantages ont été décrits de façon qualitative. Le projet de règlement représente néanmoins une étape claire vers la conformité aux normes de l'OACI, qui visent à rendre le secteur de l'aviation plus sûr. Comme prévenir un seul incident permettrait d'éviter des coûts potentiellement très élevés, TC estime que les

proposed Regulations, described in the following sections, would outweigh the costs.

Security and operational benefits

Due to an increasingly robust and integrated aviation security regime across the world, unmitigated security-related aviation incidents are rare. While this regime has been effective, potential assailants consistently look to develop new techniques and search for possible vulnerabilities in these systems, which requires TC and other regulators to keep pace to ensure that the protections in place remain effective at preventing incidents. ICAO has proven to be effective in developing SARPs, and it is important that, to protect the air sector, Member States adhere to ICAO SARPs wherever feasible.¹¹ The proposed Regulations would package together both existing tools and new ones into a comprehensive security program for in-scope air carriers.

Due to this evolving dynamic, there remains a level of baseline security risk to the air transportation sector. Despite unmitigated security incidents having been rare, in some cases where they have been carried out as intended, the societal consequences have been immense. While paradigm-shifting events, such as Air India Flight 182,¹² Pan Am Flight 103,¹³ and September 11, 2001,¹⁴ have resulted in many fatalities and billions of dollars in societal costs, there have also been numerous smaller incidents over this time. These smaller incidents, such as the discovery of a weapon or unauthorized access to a secured zone, often not resulting in human consequences, can still be costly to air carriers from an operational standpoint. It is expected that the proposed Regulations would ensure

avantages qualitatifs du projet de règlement, décrits dans les sections suivantes, l'emporteraient sur les coûts qui y sont associés.

Avantages pour la sûreté et les activités

Le régime mondial de sûreté aérienne est de plus en plus solide et intégré. Il arrive donc rarement que les incidents aéronautiques liés à la sûreté dans le secteur ne puissent être atténués. Malgré l'efficacité de ce régime, les agresseurs potentiels cherchent constamment à mettre au point de nouvelles techniques et à trouver de possibles vulnérabilités dans ces systèmes, si bien que TC et d'autres organismes de réglementation doivent s'adapter pour veiller à ce que les protections en place continuent de prévenir efficacement les incidents. L'OACI ayant démontré sa capacité à élaborer efficacement des SARP, il est important, pour protéger le secteur de l'aviation, que les États membres y adhèrent dans la mesure du possible¹¹. Le projet de règlement regrouperait les outils existants et les nouveaux outils en un seul programme de sûreté des transporteurs aériens visés par le règlement.

Étant donné l'évolution de cette dynamique, le secteur du transport aérien reste exposé à un niveau de risque pour la sûreté de base. Bien que les incidents de sécurité graves aient été rares, dans certains cas où ils ont été menés à bien comme prévu, les conséquences sociétales ont été immenses. Si des événements, tels que le vol 182 d'Air India¹², le vol 103 de la Pan Am¹³ et le 11 septembre 2001¹⁴ ont provoqué un changement de paradigme ayant causé de nombreux décès et des coûts sociétaux de plusieurs milliards de dollars, il y a aussi eu plusieurs incidents de moindre envergure au cours de cette période. Ces incidents de moindre envergure, comme la découverte d'une arme ou l'accès non autorisé à une zone sécurisée, qui n'entraînent souvent pas de conséquences humaines,

¹¹ Jacques Duchesneau, C. C. (2015). *Aviation Terrorism - Thwarting High-Impact Low-Probability Attacks*. Royal Military College of Canada.

¹² In the Air India Flight 182 bombing in 1985, 329 individuals, including 268 Canadian citizens, were killed after a bomb detonated mid-flight en route from Canada to India. The aircraft, a Boeing 747, crashed into the Atlantic Ocean near Ireland, with no survivors, causing significant aviation losses and legal consequences.

¹³ In the case of the Pan Am Flight 103 bombing over Lockerbie, Scotland, in 1988, 270 people lost their lives, including 243 passengers, 16 crew members, and 11 residents on the ground. The aircraft, a Boeing 747, was destroyed in-flight due to a bomb placed in its cargo hold, resulting in significant property damage in the small town of Lockerbie.

¹⁴ For the events surrounding the September 11, 2001, terrorist attacks in the United States, four hijacked planes caused extensive loss of life, with 2 977 fatalities and thousands injured. The attacks resulted in the destruction of the World Trade Center towers, extensive damage to the Pentagon, and the crash of United Airlines Flight 93.

¹¹ Jacques Duchesneau, C. C., *Terrorisme aérien : Contrecarrer des attaques improbables à impacts élevés*, Collège militaire royal du Canada, 2015.

¹² Lors de l'attentat à la bombe du vol 182 d'Air India en 1985, 329 personnes, dont 268 citoyens canadiens, ont été tuées après qu'une bombe a explosé en plein vol entre le Canada et l'Inde. L'aéronef, un Boeing 747, s'est écrasé dans l'océan Atlantique près de l'Irlande, ce qui n'a laissé aucun survivant et a causé d'importantes pertes dans le secteur de l'aviation et des conséquences juridiques.

¹³ Dans le cas de l'attentat à la bombe du vol 103 de la Pan Am, qui est survenu en 1988 au-dessus de Lockerbie, en Écosse, 270 personnes ont perdu la vie, dont 243 passagers, 16 membres d'équipage et 11 résidents au sol. L'aéronef, un Boeing 747, a été détruit en vol à cause d'une bombe placée dans sa soute, ce qui a provoqué de graves dommages matériels dans la petite ville de Lockerbie.

¹⁴ Pour ce qui est des événements entourant les attentats terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis, quatre avions détournés ont causé d'importantes pertes en vies humaines, soit 2 977 morts et des milliers de blessés. Les attaques ont provoqué la destruction des tours du World Trade Center, des dommages considérables au Pentagone et l'écrasement du vol 93 d'United Airlines.

that in-scope air carriers are well prepared to react and to respond to these incidents.

Given the potential costs, avoiding future security-related incidents is critically important to TC, the Government of Canada, Canadians, and the global community. This package of security-related requirements would help ensure that Canada is in line with other nations and that air carriers are well protected against future threats.

Alignment with international standards

The proposed Regulations would enhance national aviation security, improving alignment of Canada's NCASP with standards under ICAO Annex 17. Alignment with international standards is important to avoid the possibility of ICAO issuing a SSeC during Canada's next ICAO security audit, which is expected to take place in 2026. A poor result during the audit could put Canada's reputation at risk, undermine its leadership position, and diminish its influence on ICAO working groups responsible for establishing new standards.

Also, threat actors may look to take the "path of least resistance" through the system, which means that all States and air operators should pay close attention to threats to aviation, even when they might not view their business or their citizens to be the most at risk. This necessitates all States involved in the global aviation security system to work towards consistent compliance with the ICAO requirements. From a business and international relations standpoint, Canada cannot risk being perceived to be that "path of least resistance" in this broader security system. The proposed Regulations would increase the Canadian aviation security regime's alignment with international standards for air operator security programs, which would directly improve Canada's reputation and provide the assurance to businesses already operating or looking to operate in Canada that the country's aviation sector is safe and secure.

Furthermore, Canada following ICAO standards would improve the reputation of Canadian air carriers and ease their ability to conduct operations in other foreign countries that also require air carriers to have a well-developed SPAC or AOSP.

peuvent tout de même être coûteux pour les transporteurs aériens sur le plan opérationnel. Le projet de règlement devrait garantir que les transporteurs aériens concernés soient bien préparés à réagir et à répondre à ces incidents.

Compte tenu des coûts potentiels, il est essentiel pour TC, le gouvernement du Canada, les Canadiens et la communauté internationale d'éviter tout incident lié à la sécurité à l'avenir. Cet ensemble d'exigences en matière de sûreté permettrait de s'assurer que le Canada est conforme aux autres nations et que les transporteurs aériens sont bien protégés contre les menaces futures.

Harmonisation avec les normes internationales

Le projet de règlement renforcerait la sûreté aérienne nationale, en améliorant l'harmonisation du PNSAC du Canada avec les normes de l'annexe 17 de l'OACI. L'harmonisation avec les normes internationales est importante pour éviter que l'OACI ne délivre un SSeC lors du prochain audit de sûreté de l'OACI au Canada, qui devrait avoir lieu en 2026. Un mauvais résultat au cours de la vérification pourrait mettre en péril la réputation du Canada, miner sa position de chef de file et diminuer son influence au sein des groupes de travail de l'OACI chargés d'établir de nouvelles normes.

En outre, les auteurs de menace cherchent parfois à emprunter le « chemin de moindre résistance » dans le système, ce qui signifie que tous les États et les exploitants aériens doivent prêter une attention particulière aux menaces qui pèsent sur l'aviation, même lorsqu'ils ne considèrent pas leurs activités ou leur population comme étant les plus en danger. Pour cette raison, il est crucial que les États qui font partie du système mondial de la sûreté aérienne s'efforcent d'assurer une conformité uniforme aux exigences de l'OACI. Du point de vue des affaires et des relations internationales, le Canada ne peut pas risquer d'être perçu comme le « chemin de moindre résistance » dans ce vaste système de sûreté. Le projet de règlement permettrait d'harmoniser davantage le régime canadien de sûreté aérienne avec les normes internationales relatives aux programmes de sûreté des exploitants aériens, ce qui améliorerait directement la réputation du Canada et donnerait aux entreprises qui exercent déjà leurs activités au Canada ou qui cherchent à le faire l'assurance que le secteur de l'aviation du pays est sûr.

De plus, si le Canada se conforme aux normes de l'OACI, les transporteurs aériens canadiens verraient leur réputation s'améliorer et seraient plus en mesure d'exercer leurs activités dans des pays étrangers qui exigent également qu'ils aient un PSTA ou un PSEA bien établi.

Cost-benefit statement

Number of years: 12 (2027–2038)
 Price year: 2024
 Present-value base year: 2027
 Discount rate: 7%

Énoncé des coûts-avantages

Nombre d'années : 12 (2027-2038)
 Année d'établissement des prix : 2024
 Année de référence de la valeur actualisée : 2027
 Taux d'actualisation : 7 %

Table 7: Monetized costs (in millions)

| Impacted stakeholder | Description of cost | 2027 | 2029 | 2038 | Total (present value) | Annualized value |
|-------------------------|--|---------------|---------------|---------------|-----------------------|------------------|
| Air carriers | General security program documentation | \$0 | \$0.002 | \$0.001 | \$0.01 | \$0.002 |
| | Initial obligations | \$0 | \$0.03 | \$0 | \$0.03 | \$0.003 |
| | Training | \$0 | \$0.04 | \$0.005 | \$0.15 | \$0.02 |
| | Risk assessments | \$0 | \$0.27 | \$0.01 | \$0.51 | \$0.06 |
| | Strategic security plans | \$0 | \$0.27 | \$0.01 | \$0.51 | \$0.06 |
| | Emergency plans and exercises | \$0 | \$0.15 | \$0.07 | \$0.87 | \$0.10 |
| | Internal review | \$0 | \$0 | \$0.07 | \$0.84 | \$0.10 |
| | Total cost to air carriers | \$0 | \$0.75 | \$0.17 | \$2.91 | \$0.34 |
| Government of Canada | Full-time employees administering SPAC | \$0.52 | \$0.96 | \$0.13 | \$4.27 | \$0.5 |
| All stakeholders | Total costs | \$0.52 | \$1.71 | \$0.30 | \$7.18 | \$0.85 |

Tableau 7 : Coûts monétisés (en millions)

| Intervenants touchés | Description du coût | 2027 | 2029 | 2038 | Total (valeur actualisée) | Valeur annualisée |
|------------------------------|--|----------------|----------------|----------------|---------------------------|-------------------|
| Transporteurs aériens | Documentation générale relative au programme de sûreté | 0 \$ | 0,002 \$ | 0,001 \$ | 0,01 \$ | 0,002 \$ |
| | Obligations initiales | 0 \$ | 0,03 \$ | 0 \$ | 0,03 \$ | 0,003 \$ |
| | Formation | 0 \$ | 0,04 \$ | 0,005 \$ | 0,15 \$ | 0,02 \$ |
| | Évaluations des risques | 0 \$ | 0,27 \$ | 0,01 \$ | 0,51 \$ | 0,06 \$ |
| | Plans stratégiques de sûreté | 0 \$ | 0,27 \$ | 0,01 \$ | 0,51 \$ | 0,06 \$ |
| | Plans d'urgence et exercices | 0 \$ | 0,15 \$ | 0,07 \$ | 0,87 \$ | 0,10 \$ |
| | Examen interne | 0 \$ | 0 \$ | 0,07 \$ | 0,84 \$ | 0,10 \$ |
| | Coût total pour les transporteurs aériens | 0 \$ | 0,75 \$ | 0,17 \$ | 2,91 \$ | 0,34 \$ |
| Gouvernement du Canada | Employés à temps plein qui administrent le PSTA | 0,52 \$ | 0,96 \$ | 0,13 \$ | 4,27 \$ | 0,5 \$ |
| Tous les intervenants | Coûts totaux | 0,52 \$ | 1,71 \$ | 0,30 \$ | 7,18 \$ | 0,85 \$ |

Qualitative impacts

- Enhanced security in Canada's air sector
- Consistent level of emergency preparedness across in-scope internationally operating air carriers
- Reputational benefits of Canada increasing alignment with international standards

Distributional analysis

Increased costs would impact an air carrier's operational expenses, which they often choose to pass on to passengers in the form of higher ticket prices to maintain profitability. Based on forecasted passenger and flight data, this potential cost passed on would range from \$0.0007 to \$1.91 per passenger, whereas for air carriers only transporting cargo, this cost would translate to \$1.59 to \$4.28 per flight, depending on the air carrier.

Sensitivity analysis

A sensitivity analysis was conducted to test uncertainties around key variables. The multi-variable sensitivity analysis examines how the estimated total cost would change if an assumption around one or both variables is changed. The following variables were analyzed for the two-variable sensitivity analysis: incremental time required for air carriers to comply and discount rates.

Incremental time for air carriers to comply

The costs that air carriers would bear to comply with the proposed Regulations were estimated using TC subject matter expert opinions and were then validated by industry. To account for the uncertainty around baseline compliance, the sensitivity analysis presents the costs should the time required to comply be 25% less, as well as 25% more. These results are shown below in Table 8.

Discount rates

The central analysis used a 7% discount rate as recommended by TBS. For the sensitivity analysis, alternative results using a no discount rate, a 3% discount rate, as well as a 10% discount rate have been presented in Table 8.

Répercussions qualitatives

- Sûreté accrue du secteur de l'aviation du Canada
- Niveau constant de préparation aux situations d'urgence chez tous les transporteurs aériens internationaux visés
- Avantages pour la réputation du Canada grâce à une harmonisation accrue avec les normes internationales

Analyse de répartition

La hausse des coûts aurait une incidence sur les dépenses d'exploitation des transporteurs aériens, qui choisissent souvent d'augmenter le prix des billets pour les passagers afin de maintenir leur rentabilité. Selon les données prévues à l'égard des passagers et des vols, ce coût potentiel serait de 0,0007 \$ à 1,91 \$ par passager, alors que pour les transporteurs aériens qui transportent uniquement des marchandises, il serait de 1,59 \$ à 4,28 \$ par vol, selon le transporteur aérien.

Analyse de sensibilité

Une analyse de sensibilité a été effectuée pour vérifier les incertitudes concernant les principales variables. L'analyse de sensibilité à variables multiples sert à examiner dans quelle mesure le coût estimatif total changerait si une hypothèse concernant l'une des variables ou les deux était modifiée. L'analyse de sensibilité à deux variables portait sur le temps supplémentaire dont les transporteurs aériens auraient besoin pour se conformer et sur les taux d'actualisation.

Temps supplémentaire dont les transporteurs aériens auraient besoin pour se conformer

Les coûts que les transporteurs aériens devraient supporter pour se conformer au projet de règlement ont été estimés à l'aide des avis d'experts en la matière de TC, puis ont été validés auprès du secteur. Pour tenir compte de l'incertitude entourant la conformité de base, l'analyse de sensibilité présente les coûts qui seraient engagés si le temps nécessaire pour se conformer était réduit de 25 % ou prolongé de 25 %. Ces résultats figurent dans le tableau 8 ci-après.

Taux d'actualisation

Pour l'analyse centrale, on a utilisé un taux d'actualisation de 7 % comme l'a recommandé le SCT. Pour l'analyse de sensibilité, d'autres résultats calculés en fonction d'un taux d'actualisation nul, d'un taux d'actualisation de 3 % et d'un taux d'actualisation de 10 % sont présentés au tableau 8.

Table 8: Total cost with alternate air carrier effort levels and discount rates (in millions)

| Scenarios | 25% less | Central analysis | 25% more |
|-----------------------|----------|------------------|----------|
| Undiscounted | \$8.75 | \$9.82 | \$10.90 |
| 3% | \$7.62 | \$8.52 | \$9.42 |
| 7% (central analysis) | \$6.45 | \$7.18 | \$7.91 |
| 10% | \$5.77 | \$6.40 | \$7.03 |

Small business lens

Analysis under the small business lens concluded that the proposed Regulations would not impact Canadian small businesses. None of the 16 impacted air carriers are considered small businesses.

One-for-one rule

The one-for-one rule applies since there is an incremental increase in administrative burden on business, and the proposed Regulations is considered burden “in” under the rule. No regulatory titles are repealed or introduced. In total, the proposed Regulations would result in an annualized administrative cost of \$7,608, or an average of \$476 per affected business.

As per the *Red Tape Reduction Regulations*, the assessment of administrative impacts was conducted for a period of 10 years commencing from registration of the proposed Regulations (expected in 2027). All values listed in this section are presented in 2012 dollars, discounted to the base year of 2012 at a discount rate of 7%. The individual administrative task costs presented below may not add up to the total due to rounding.

Using the data and assumptions presented above, it is estimated that

- the requirement under the “General security program documentation” section for air carriers to keep documentation is expected to result in an annualized total cost of \$45;
- the requirement under the “General security program documentation” section for air carriers to make documentation available to the Minister is expected to result in an annualized total cost of \$376;

Tableau 8 : Coût total selon différents niveaux d'effort des transporteurs aériens et taux d'actualisation (en millions)

| Scénarios | Temps réduit de 25 % | Analyse centrale | Temps prolongé de 25 % |
|------------------------|----------------------|------------------|------------------------|
| Non actualisé | 8,75 \$ | 9,82 \$ | 10,90 \$ |
| 3 % | 7,62 \$ | 8,52 \$ | 9,42 \$ |
| 7 % (analyse centrale) | 6,45 \$ | 7,18 \$ | 7,91 \$ |
| 10 % | 5,77 \$ | 6,40 \$ | 7,03 \$ |

Lentille des petites entreprises

L'analyse selon la lentille des petites entreprises a permis de conclure que le projet de règlement n'a aucune incidence sur les petites entreprises canadiennes. Aucun des 16 transporteurs aériens touchés n'est considéré comme une petite entreprise.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique, puisqu'il y a une augmentation progressive du fardeau administratif des entreprises et que le projet de règlement est considéré comme un « ajout » en vertu de cette règle. Aucun titre réglementaire n'est abrogé ou introduit. Au total, le projet de règlement entraînerait des coûts administratifs annualisés de 7 608 \$, soit une moyenne de 476 \$ par entreprise touchée.

Conformément au *Règlement sur la réduction de la paperasse*, l'évaluation des répercussions administratives a été effectuée pour une période de 10 ans à compter de l'enregistrement du projet de règlement (prévu en 2027). Toutes les valeurs indiquées dans cette section sont exprimées en dollars de 2012 et actualisées en fonction de l'année de référence 2012 à un taux d'actualisation de 7 %. Les chiffres ayant été arrondis, il se peut que la somme des coûts des tâches administratives ne corresponde pas au total indiqué ci-après.

À l'aide des données et des hypothèses susmentionnées, on estime que :

- l'exigence de la section « Documentation générale relative au programme de sûreté » selon laquelle les transporteurs aériens doivent conserver la documentation devrait entraîner un coût total annualisé de 45 \$;
- l'exigence de la section « Documentation générale relative au programme de sûreté » selon laquelle les transporteurs aériens doivent mettre la documentation à la disposition du ministre devrait entraîner un coût total annualisé de 376 \$;

- the requirement under the “Initial obligations” section for air carriers to provide the initial security program to the Minister is expected to result in an annualized total cost of \$314;
- the requirement under the “Initial obligations” section for air carriers to provide the documented procedures listed in Part 8 of the CASR 2012 is expected to result in an annualized total cost of \$588;
- the requirement under the “Training” section for air carriers to provide résumés and justifications for their security trainers to TC is expected to result in an annualized total cost of \$240;
- the requirement under the “Risk assessments” section for air carriers to submit their initial risk assessments is expected to result in an annualized total cost of \$882;
- the requirement under the “Risk assessments” section for air carriers related to their subsequent submissions of risk assessments is expected to result in an annualized total cost of \$419;
- the requirement under the “Strategic security plans” section for air carriers to submit their initial security plan is expected to result in an annualized total cost of \$882;
- the requirement under the “Strategic security plans” section for air carriers related to subsequent submissions of their security plan is expected to result in an annualized total cost of \$419;
- the requirement under the “Emergency plans and exercises” section for air carriers to submit their initial emergency plans is expected to result in an annualized total cost of \$147;
- the requirement under the “Emergency plans and exercises” section for air carriers to create emergency records is expected to result in an annualized total cost of \$125; and
- the requirement under the “Internal review” section for air carriers to create review records is expected to result in an annualized total cost of \$3,170.

Regulatory cooperation and alignment

ICAO standards focus primarily on international operations and allow greater flexibility for domestic operations, which should be included “to the extent practicable, based upon a security risk assessment.” Although standards 3.3.1 and 3.3.2 are intended to apply to all air carriers offering air transport services, the proposed Regulations do not extend Part 9 requirements of the CASR 2012 to air carriers operating exclusively within Canada or those operating aircraft below a certain weight class.

- l'exigence de la section « Obligations initiales » selon laquelle les transporteurs aériens doivent fournir le programme de sûreté initial au ministre devrait entraîner un coût total annualisé de 314 \$;
- l'exigence de la section « Obligations initiales » selon laquelle les transporteurs aériens doivent fournir les procédures écrites visées à la partie 8 du RCSA 2012 devrait entraîner un coût total annualisé de 588 \$;
- l'exigence de la section « Formation » selon laquelle les transporteurs aériens doivent fournir à TC des curriculum vitæ et des justifications pour leurs instructeurs en sûreté devrait entraîner un coût total annualisé de 240 \$;
- l'exigence de la section « Évaluations des risques » selon laquelle les transporteurs aériens doivent soumettre leurs évaluations initiales des risques devrait entraîner un coût total annualisé de 882 \$;
- l'exigence de la section « Évaluations des risques » relative à la présentation d'évaluations des risques subséquentes par les transporteurs aériens devrait entraîner un coût total annualisé de 419 \$;
- l'exigence de la section « Plans stratégiques de sûreté » selon laquelle les transporteurs aériens doivent soumettre leur plan de sûreté initial devrait entraîner un coût total annualisé de 882 \$;
- l'exigence de la section « Plans stratégiques de sûreté » relative aux présentations subséquentes, par les transporteurs aériens, de leur plan de sûreté devrait entraîner un coût total annualisé de 419 \$;
- l'exigence de la section « Plans d'urgence et exercices » selon laquelle les transporteurs aériens doivent soumettre leurs plans d'urgence initiaux devrait entraîner un coût total annualisé de 147 \$;
- l'exigence de la section « Plans d'urgence et exercices » selon laquelle les transporteurs aériens doivent créer des dossiers relatifs aux situations d'urgence devrait entraîner un coût total annualisé de 125 \$;
- l'exigence de la section « Examen interne » selon laquelle les transporteurs aériens doivent créer des dossiers d'examen devrait entraîner un coût total annualisé de 3 170 \$.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Les normes de l'OACI portent principalement sur les opérations internationales et permettent une plus grande souplesse pour les opérations nationales, qui devraient être incluses « dans la mesure du possible », basé sur une évaluation des risques de sûreté. Bien que les normes 3.3.1 et 3.3.2 soient destinées à s'appliquer à tous les transporteurs aériens offrant des services de transport aérien, le projet de règlement n'étend pas les exigences de la partie 9 du RCSA 2012 aux transporteurs aériens opérant exclusivement au Canada ou ceux exploitant des aéronefs en dessous d'une certaine catégorie de poids.

These proposed Regulations focus on air carriers operating international flights, ensuring that their operations align with ICAO standards as they relate to requirements for written security programs. In addition, the proposed Regulations would only apply to larger aircraft (i.e. aircraft that can transport 20 or more passengers and that have a maximum certified take-off weight of more than 8 618 kg), as it has been determined that operators of small aircraft and domestic-only flights have a lower security risk and because stakeholders advised that written security programs would be a significant regulatory burden for these air carriers due to limited resources and the high-cost relative to the size of their operations.

ICAO standards also require that instructors be certified to provide training to air carrier security personnel. Implementing a robust certification requirement would require development of an overarching aviation security certification framework for training and trainers. This requirement is considered outside of the scope of the proposed Regulations but could be considered in the future.

Overall, the proposed Regulations would increase Canada's alignment with ICAO requirements for air carrier security programs and close an alignment gap for Canada dating back to 2017. As there are certain gaps in the proposed Regulations, TC acknowledges that Canada would need to file a difference with ICAO regarding the scope of the proposed Regulations. Should an audit result with a finding, Canada would provide ICAO with a corrective action plan to address the identified gap. TC remains committed to meeting international ICAO standards.

Effects on the environment

In accordance with the *Cabinet Directive on Strategic Environmental and Economic Assessment* (SEEA Directive), a preliminary scan concluded that a SEEA is not required.

Gender-based analysis plus

A gender-based analysis plus (GBA+) assessment was conducted to determine whether the proposed Regulations would have differential impacts based on identity factors such as gender, race, ethnicity, and sexuality. No GBA+ impacts were identified, as the proposed Regulations aim to implement a security program containing internationally aligned requirements specific to air carrier operations. Furthermore, while women are under-represented in the aviation industry, the proposed Regulations are not expected to create or contribute to any barriers to the participation of women in the industry.

Le présent projet de règlement vise les transporteurs aériens exploitant des vols internationaux afin de garantir que leurs activités sont conformes aux normes de l'OACI en matière d'exigences relatives aux programmes de sûreté écrits. En outre, le projet de règlement ne s'appliquerait qu'aux aéronefs de grande taille (c'est-à-dire les aéronefs pouvant transporter 20 passagers ou plus et dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 8 618 kg), car il a été déterminé que les exploitants de petits aéronefs et de vols uniquement nationaux présentent un risque moindre en matière de sûreté et que les parties prenantes ont indiqué que les programmes de sûreté écrits constitueraient une charge réglementaire importante pour ces transporteurs aériens en raison de leurs ressources limitées et du coût élevé par rapport à la taille de leurs activités.

Les normes de l'OACI exigent également que les instructeurs soient certifiés pour dispenser une formation au personnel de sûreté des transporteurs aériens. La mise en œuvre d'une exigence de certification solide nécessiterait le développement d'un cadre global de certification en sûreté aérienne pour la formation et les instructeurs. Or, cela ne relève pas du champ d'application du projet de règlement et pourrait être envisagé à l'avenir.

Dans l'ensemble, le projet de règlement accroîtrait l'harmonisation du Canada avec les exigences de l'OACI en matière de programmes de sûreté des transporteurs aériens et comblerait un écart d'harmonisation qui existe depuis 2017. Comme le projet de règlement comporte certaines lacunes, TC reconnaît que le Canada devra signaler à l'OACI une différence concernant la portée du projet de règlement. Si une vérification aboutissait à une constatation, le Canada fournirait à l'OACI un plan de mesures correctives pour combler la lacune identifiée. TC reste déterminé à respecter les normes internationales de l'OACI.

Effets sur l'environnement

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale et économique stratégique* (Directive sur l'EEES), une analyse préliminaire a permis de conclure qu'une EEES n'était pas nécessaire.

Analyse comparative entre les sexes plus

Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) a été effectuée pour déterminer si le projet de règlement aurait des répercussions différentes en fonction de facteurs identitaires tels que le sexe, la race, l'appartenance ethnique et l'orientation sexuelle. Aucune répercussion de ce genre n'a été relevée dans le cadre de l'ACS+, car le projet de règlement vise à mettre en œuvre un programme de sûreté contenant des exigences harmonisées à l'échelle internationale et propres aux activités des transporteurs aériens. De plus, bien que les femmes soient sous-représentées dans le secteur de l'aviation, le projet de règlement ne devrait pas créer d'obstacles à la participation des femmes dans le secteur ni contribuer aux obstacles existants.

The proposed Regulations would create requirements for the protection of aircraft, security checks and searches, protection of the flight crew compartment during flight, carriage of weapons, reconciliation and authorization of hold baggage for carriage, escorted passengers, and notification of passenger seating. While more detailed planning, reporting, and oversight requirements would be introduced for each of these items, none of the associated tasks and functions would be new and their implementation would not require new skills or abilities (physical or knowledge-based) to fulfill them. Certified air carriers are already required to demonstrate the ability to plan, report, and oversee operations. The security program is increasingly comprehensive and prescriptive in what needs to be done, but consultations confirmed that the general tasks are already being performed. For example, there is already communication between air carriers and pilots; however, moving forward, the security program would require specific information to be communicated regarding passengers being escorted and those with firearms. Therefore, the proposed Regulations would not create nor contribute to gender or race inequities that may exist in the aviation security sector.

There is a risk that more stringent regulatory requirements would increase the cost-of-service delivery for the air carrier, and that this cost would be transferred to the public. In this way, the regulatory proposal could make air travel less affordable for lower-income Canadians. However, TC is aligning with ICAO standards 3.3.1 and 3.3.2, which is already mandatory for most international air carriers regardless of Canada's enforcement of its own regulatory obligations. Therefore, an incremental cost impact to Canadians would probably apply to the 16 air carriers who only fly domestically. Consultations confirmed, however, that the security requirements are not expected to deviate significantly from the risk and planning activities they already undertake, which should help mitigate any potential cost impact.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

The proposed Regulations would come into force three years following publication in the *Canada Gazette*, Part II.

Le projet de règlement introduirait des exigences entourant la protection des aéronefs, les vérifications et les contrôles de sûreté, la protection du compartiment des membres d'équipage pendant le vol, le transport d'armes, l'appariement et l'approbation des bagages enregistrés et des passagers, les passagers sous la garde d'un agent d'escorte et les avis relatifs aux sièges des passagers. Bien que des exigences plus détaillées en matière de planification, de reddition de comptes et de surveillance seraient introduites pour chacun de ces éléments, aucune des tâches et fonctions connexes ne serait nouvelle et leur mise en œuvre ne nécessiterait pas de nouvelles compétences ou aptitudes (physiques ou basées sur les connaissances). Les transporteurs aériens certifiés doivent déjà démontrer leur capacité à planifier et à surveiller leurs activités ainsi qu'à rendre des comptes à ce sujet. Le programme de sûreté est de plus en plus complet et normatif, mais les consultations ont confirmé que les tâches générales qu'il prévoit sont déjà mises en œuvre. Par exemple, il existe déjà des communications entre les transporteurs aériens et les pilotes; toutefois, à l'avenir, le programme de sûreté exigerait la communication de renseignements précis concernant les passagers sous la garde d'un agent d'escorte et ceux qui ont des armes à feu en leur possession. Ainsi, le projet de règlement n'aurait pas pour effet de créer des inégalités fondées sur le sexe ou la race ni de contribuer à celles qui pourraient exister dans le secteur de la sûreté aérienne.

Il y a un risque que des exigences réglementaires plus strictes fassent augmenter le coût de la prestation des services pour les transporteurs aériens et que ce coût soit transféré au public. Autrement dit, le projet de règlement pourrait rendre le transport aérien moins abordable pour les Canadiens à faible revenu. TC cherche toutefois à se conformer aux normes 3.3.1 et 3.3.2 de l'OACI, ce qui est déjà obligatoire pour la plupart des transporteurs aériens internationaux, indépendamment de l'application par le Canada de ses propres obligations réglementaires. Par conséquent, une augmentation des coûts pour les Canadiens concernerait probablement les 16 transporteurs aériens qui n'assurent que des vols intérieurs. Les consultations ont cependant permis de confirmer que les exigences en matière de sûreté ne devraient pas s'écarter sensiblement des activités de planification et de gestion des risques que ces transporteurs aériens entreprennent déjà, ce qui devrait contribuer à atténuer toute incidence potentielle sur les coûts.

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

Mise en œuvre

Le projet de règlement entrerait en vigueur trois ans après publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

At the time of publication in the *Canada Gazette*, Part II, TC would provide guidance material and respond to questions from air carriers as they develop their security programs. This support would help ensure that, by the coming-into-force date, the air carriers have a security program approved by the Minister of Transport.

The coming-into-force period provides industry with regulatory certainty, while softening the regulatory burden associated with implementation.

Regular communication between TC and air carriers through existing working groups and industry associations would help ensure the successful implementation of new requirements. Sensitive components of the CASR 2012 such as security measures and guidance documents would be disseminated via the TCSCP. The TCSCP is a secure, access-controlled portal for sharing security-sensitive information with stakeholders who have a verified operational need-to-know.

Compliance and enforcement

The proposed Regulations would introduce new obligations for Canadian-owned and foreign air carriers operating larger aircraft in Canada (i.e. aircraft that can transport 20 or more passengers and that have a maximum certified take-off weight of more than 8 618 kg).

Existing air carriers operating an international air transport service would need to comply with the proposed requirements by the coming-into-force date at the end of the third year following the publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part II. In addition, by this date, any new air carrier operating larger aircraft and seeking to operate international flights in Canada would need to obtain the Minister of Transport's approval of its security plan (demonstrating its ability to meet key program requirements) before operating any air transport services in Canada.

Once key elements of their respective security programs are approved, air carriers would be required to undertake an internal review of their security program on a regular basis to ensure it continues to comply with the aviation security provisions of the *Aeronautics Act* and its regulatory requirements, confirm security personnel are complying with the procedures, and assess the effectiveness of procedures to address aviation security risks. Corrective actions would need to be taken by air carriers to address any weaknesses found in their security program

Au moment de la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, TC fournirait des documents d'orientation et répondrait aux questions des transporteurs aériens qui élaborent leurs programmes de sûreté. Ce soutien contribuerait à garantir qu'à la date d'entrée en vigueur, les transporteurs aériens auront un programme de sûreté approuvé par le ministre des Transports.

La période précédant la date d'entrée en vigueur offre une certitude réglementaire aux intervenants du secteur tout en allégeant le fardeau réglementaire associé à la mise en œuvre.

Une communication régulière entre TC et les transporteurs aériens par l'intermédiaire des groupes de travail et des associations du secteur existants contribuerait à assurer la mise en œuvre réussie des nouvelles exigences. Les éléments de nature délicate du RCSA 2012, tels que les mesures de sûreté et les documents d'orientation, seraient transmis à partir du PCSTC. Grâce à un accès contrôlé, celui-ci permet de communiquer des renseignements de nature délicate en matière de sûreté aux intervenants qui ont un besoin de connaître opérationnel vérifié.

Conformité et application

Le projet de règlement introduirait de nouvelles obligations pour les transporteurs aériens canadiens et étrangers qui exploitent de gros aéronefs au Canada (c'est-à-dire les aéronefs qui peuvent transporter 20 passagers ou plus et dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 8 618 kg).

Les transporteurs aériens existants qui exploitent un service de transport aérien international seraient tenus de se conformer aux exigences proposées avant la date d'entrée en vigueur à la fin de la troisième année suivant la publication du projet de règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. De plus, tout nouveau transporteur aérien exploitant de gros aéronefs et cherchant à exploiter des vols internationaux au Canada serait tenu d'obtenir l'approbation de son plan de sûreté auprès du ministre des Transports (démontrant sa capacité à satisfaire aux exigences clés du programme) avant de fournir des services de transport aérien au Canada.

Une fois les éléments clés de leurs programmes de sûreté respectifs approuvés, les transporteurs aériens seraient tenus de procéder régulièrement à un examen interne de leur programme de sûreté afin de s'assurer qu'il continue de respecter les dispositions de la *Loi sur l'aéronautique* en matière de sûreté aérienne et ses exigences réglementaires, de confirmer que le personnel de sûreté se conforme aux procédures et d'évaluer l'efficacité des procédures visant à prévenir les risques pour la sûreté aérienne. Les transporteurs aériens devraient prendre des mesures

or operations, and air carriers would be required to advise the Minister of Transport of any changes to their procedures. This review would have to include a verification of at least one security-related procedure every year, and all procedures would need to be reviewed at least once every five years.

It should be noted that TC would also monitor compliance with the proposed Regulations through regular inspections.

Air carriers (corporations) that fail to comply with the requirements in the proposed Regulations could be subject to an administrative monetary penalty of up to \$10,000 or \$25,000, depending on the designated provision that has been contravened.

Should a notice of assessment of monetary penalty be issued, air carriers may request a review hearing with the Transportation Appeal Tribunal of Canada if they believe it was issued incorrectly.

Contact

Stacey Coburn
Executive Director
Transport Canada Civil Aviation
Place de Ville, Tower C, 13th Floor
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone (support centre): 1-866-375-7342
TTY: 1-888-675-6863
Email: stacey.coburn@tc.gc.ca

correctives pour remédier à toute lacune constatée dans leur programme de sûreté ou leurs activités et aviser le ministre des Transports de tout changement apporté à leurs procédures. Cet examen devrait comprendre une vérification d'au moins une procédure relative à la sûreté chaque année, et toutes les procédures devraient être examinées au moins une fois tous les cinq ans.

Il convient de noter que TC surveillerait également la conformité au projet de règlement au moyen d'inspections régulières.

Les transporteurs aériens (sociétés) qui ne se conforment pas aux exigences du projet de règlement pourraient se voir imposer une sanction administrative pécuniaire pouvant aller jusqu'à 10 000 \$ ou 25 000 \$, selon la disposition désignée qui a été enfreinte.

Si un avis établissant le montant de l'amende est émis, les transporteurs aériens peuvent demander une audience de révision auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada s'ils estiment que cet avis a été émis à tort.

Personne-ressource

Stacey Coburn
Directrice principale
Transports Canada - Aviation civile
Place de Ville, tour C, 13^e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone (centre de soutien) : 1-866-375-7342
ATS : 1-888-675-6863
Courriel : stacey.coburn@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Security Program for Air Carriers)* under section 4.71^a and paragraphs 7.6(1)(a)^b and (b)^c of the *Aeronautics Act*^d.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 60 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, mail or any other means, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 4.71^a et des alinéas 7.6(1)a)^b et b)^c de la *Loi sur l'aéronautique*^d, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (programme de sûreté des transporteurs aériens)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S'ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, par la poste ou

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

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

^c S.C. 2004, c. 15, s. 18

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

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

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

^c L.C. 2004, ch. 15, art. 18

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

date of publication of this notice, and be sent to Stacey Coburn, Executive Director, Program Development, Aviation Security, Department of Transport, Tower C, Place de Ville, 330 Sparks Street, 13th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-218-4649; email: stacey.coburn@tc.gc.ca).

Ottawa, April 16, 2026

Janna Rinaldi
Acting Assistant Clerk of the Privy Council

Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Security Program for Air Carriers)

Amendments

1 Paragraph 2(i) of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*¹ is replaced by the following:

(i) Part 9 deals with air carriers;

2 The Regulations are amended by adding the following after section 525:

Goods Left on Board Aircraft

Requirement to remove goods

525.1 An air carrier must ensure that, after each flight, all goods left on board the aircraft by a passenger that has disembarked are removed.

3 Sections 528 and 529 of the Regulations are replaced by the following:

Transport of unloaded firearms

528 An air carrier must not knowingly allow a person to transport an unloaded firearm on board an aircraft unless the person has provided the air carrier with a signed declaration that the firearm is unloaded.

Storage of unloaded firearms

529 An air carrier that transports an unloaded firearm on board an aircraft must store the firearm such that it is not accessible during flight time.

par tout autre moyen, ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à Stacey Coburn, directrice principale, Développement de programmes, Sûreté aérienne, ministère des Transports, Place de Ville, tour C, 330, rue Sparks, 13^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-218-4649; courriel : stacey.coburn@tc.gc.ca).

Ottawa, le 16 avril 2026

La greffière adjointe intérimaire du Conseil privé
Janna Rinaldi

Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (programme de sûreté des transporteurs aériens)

Modifications

1 L'alinéa 2i) du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*¹ est remplacé par ce qui suit :

i) la partie 9 traite des transporteurs aériens;

2 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 525, de ce qui suit :

Biens laissés à bord d'un aéronef

Exigence — retrait des biens

525.1 Le transporteur aérien veille, après chaque vol, à retirer tout bien laissé à bord de l'aéronef par un passager qui est descendu de celui-ci.

3 Les articles 528 et 529 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Transport d'armes à feu non chargées

528 Il est interdit au transporteur aérien de sciemment permettre à une personne de transporter une arme à feu non chargée à bord d'un aéronef à moins qu'elle ne lui ait fourni une déclaration signée attestant que l'arme à feu n'est pas chargée.

Rangement d'armes à feu non chargées

529 Le transporteur aérien qui transporte une arme à feu non chargée à bord d'un aéronef la range de façon qu'elle soit inaccessible pendant le temps de vol.

¹ SOR/2011-318

¹ DORS/2011-318

4 Subsection 532(1) of the Regulations is replaced by the following:

Requirement to inform

532 (1) If a person is carrying or has access to a weapon on board an aircraft, as authorized by an air carrier under section 531, 533 or 533.1, the air carrier must, before the departure of the flight, inform the following persons that such a person is present and which seat that person occupies:

- (a) the pilot-in-command of the aircraft;
- (b) subject to subsection (2), the crew members assigned to the flight or the aircraft and any peace officer on board the aircraft; and
- (c) subject to subsection (2), all other persons carrying or having access to a weapon on board the aircraft, as authorized by the air carrier under section 533 or 533.1.

5 Paragraph 534(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) the air carrier has established and implemented procedures to ensure the safety of the aircraft and of the persons on board the aircraft when transporting a person in custody;

(a.1) the organization responsible for the person in custody has provided the air carrier with a written confirmation that the organization has assessed the pertinent facts and determined whether the person in custody is a maximum, medium or minimum risk to the safety of the travelling public and the operations of the air carrier and aerodrome;

6 Section 538 of the Regulations is replaced by the following:

Notification

538 (1) An air carrier must ensure that the pilot-in-command is notified when a person in the custody of an escort officer is on board the aircraft and informed of the seat occupied by the person in custody.

Prohibition — seating of persons in custody

(2) The air carrier must not allow a person in custody on board an aircraft to be seated next to an exit.

4 Le paragraphe 532(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Exigence — renseignements

532 (1) Lorsqu'une personne a en sa possession une arme à bord d'un aéronef, ou y a accès, conformément à une autorisation donnée par le transporteur aérien en application des articles 531, 533 ou 533.1, le transporteur aérien avise, avant le départ du vol, les personnes ci-après de la présence à bord d'une telle personne et du siège qu'elle occupe :

- a) le commandant de bord de l'aéronef;
- b) sous réserve du paragraphe (2), les membres d'équipage affectés au vol ou à l'aéronef et tout agent de la paix à bord de l'aéronef;
- c) sous réserve du paragraphe (2), toute autre personne qui a en sa possession une arme à bord de l'aéronef, ou qui y a accès, conformément à une autorisation donnée par le transporteur aérien en application des articles 533 ou 533.1.

5 L'alinéa 534(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) le transporteur aérien a établi et mis en œuvre des procédures pour assurer la sécurité de l'aéronef et des personnes à bord de celui-ci lors du transport d'une personne sous garde;

a.1) l'organisme responsable de la personne sous garde lui a fourni une confirmation écrite indiquant qu'il a évalué les faits pertinents et qu'il a établi que la personne sous garde représente un niveau de risque maximal, moyen ou minime pour la sécurité du public voyageur et des opérations du transporteur aérien et de l'aérodrome;

6 L'article 538 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Avis

538 (1) Le transporteur aérien veille à ce que le commandant de bord de l'aéronef soit avisé de la présence à bord d'une personne sous la garde d'un agent d'escorte et du siège qu'elle occupe.

Interdiction — siège d'une personne sous garde

(2) Il est interdit au transporteur aérien de permettre à une personne sous garde d'occuper un siège situé à côté d'une sortie de l'aéronef.

7 Part 9 of the Regulations is replaced by the following:

PART 9

Security Program for Air Carriers

Overview

Part overview

617 This Part sets out the regulatory framework for promoting a comprehensive, coordinated and integrated approach to air carrier security. The processes required under this Part are intended to facilitate the establishment and implementation of effective security programs for air carriers that reflect the circumstances of each air carrier to whom this Part applies.

Interpretation

Definition of *security personnel*

618 In this Part, *security personnel* means individuals who are employed by an air carrier or by a contractor of an air carrier to prepare for, detect, prevent and respond to, as well as assist in the recovery from, acts or attempted acts of unlawful interference with any flight to or from an aerodrome located in Canada.

Processes and procedures

619 For greater certainty, any reference to a process in this Part includes the procedures, if any, that are necessary to implement that process.

Application

Application

620 This Part, other than section 621, applies in respect of an air carrier that operates an *air transport service*, as defined in subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*, that meets the following conditions:

- (a) the service is operated under Subpart 1 or 5 of Part VII of the *Canadian Aviation Regulations*;
- (b) the service is operated to or from an aerodrome listed in Schedule 1, 2 or 3 of these Regulations or to or from any other place designated by the Minister under subsection 6(1.1) of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*;

7 La partie 9 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 9

Programme de sûreté des transporteurs aériens

Aperçu

Aperçu de la partie

617 La présente partie prévoit le cadre réglementaire pour promouvoir une approche globale, coordonnée et intégrée de la sûreté qui se rapporte aux transporteurs aériens. Les processus exigés par la présente partie sont destinés à faciliter l'établissement et la mise en œuvre de programmes de sûreté des transporteurs aériens qui sont efficaces et qui sont adaptés aux circonstances de chaque transporteur aérien visé par la présente partie.

Définition et interprétation

Définition de *personnel de sûreté*

618 Dans la présente partie, *personnel de sûreté* s'entend des personnes physiques employées par tout transporteur aérien ou par l'un de ses entrepreneurs pour la préparation à l'éventualité d'atteintes illicites et de tentatives d'atteintes illicites à l'égard d'un vol à destination ou au départ d'un aérodrome situé au Canada, la détection et la prévention des atteintes illicites et des tentatives d'atteintes illicites à l'égard d'un tel vol, et l'intervention et l'aide à la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes.

Processus et procédure

619 Il est entendu que, dans la présente partie, la mention d'un processus comprend la procédure nécessaire pour le mettre en œuvre, le cas échéant.

Application

Application

620 La présente partie, sauf l'article 621, s'applique à l'égard des transporteurs aériens qui exploitent un *service de transport aérien*, au sens du paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*, satisfaisant aux conditions suivantes :

- a) le service est exploité sous le régime des sous-parties 1 ou 5 de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien*;
- b) il est exploité à destination ou au départ d'un aérodrome énuméré aux annexes 1, 2 ou 3 du présent règlement ou de tout autre endroit désigné par le ministre

(c) in the case where the service is operated for the purpose of transporting persons, the air carrier operates flights for which passengers are subject to screening; and

(d) the service is operated between Canada and a foreign state.

Prohibition

621 (1) An air carrier must not operate an air transport service that meets the conditions set out in section 620 unless it has

(a) demonstrated to the Minister, in writing, that it meets the requirements of paragraphs 622(2)(a), (c) and (k);

(b) demonstrated to the Minister, in writing, that it has the ability to meet the requirements of paragraphs 622(2)(b) and (e); and

(c) received approval from the Minister under subsections 634(3), 637(3) and 639(4).

Requirements

(2) For the purposes of paragraph (1)(b), the air carrier must submit

(a) a document that sets out how it will communicate the information referred to in paragraph 622(2)(a) to the employee groups and contractor groups referred to in that paragraph; and

(b) a training program that sets out how it will ensure that training is provided to its security personnel in accordance with this Part and a plan that sets out how it will ensure that the instructors who provide that training meet the requirements set out in subsection 633(1).

Exception

(3) Subsection (1) does not apply to an air carrier that, on the day on which this subsection comes into force, is operating an air transport service that meets the conditions set out in section 620.

Requirements for Security Program for Air Carriers

Requirement to establish and implement

622 (1) An air carrier must establish and implement a security program for air carriers.

en application du paragraphe 6(1.1) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*;

(c) dans le cas où il est exploité pour le transport de personnes, le transporteur aérien effectue des vols pour lesquels les passagers font l'objet d'un contrôle;

(d) il est exploité entre le Canada et un État étranger.

Interdiction

621 (1) Il est interdit au transporteur aérien d'exploiter un service de transport aérien qui satisfait aux conditions énumérées à l'article 620 à moins que les conditions suivantes soient réunies :

(a) il a démontré au ministre, par écrit, qu'il remplit les exigences prévues aux alinéas 622(2)a, c) et k);

(b) il a démontré au ministre, par écrit, qu'il est en mesure de remplir les exigences prévues aux alinéas 622(2)b) et e);

(c) il a obtenu les approbations visées aux paragraphes 634(3), 637(3) et 639(4).

Exigences

(2) Pour l'application de l'alinéa (1)b), le transporteur aérien présente :

(a) un document qui démontre comment il communiquera les renseignements prévus à l'alinéa 622(2)a) aux groupes d'employés et d'entrepreneurs visés à cet alinéa;

(b) un programme de formation qui démontre comment il veillera à la formation de son personnel de sûreté en application de la présente partie et un plan qui démontre comment il veillera à ce que les instructeurs satisfassent aux exigences énumérées au paragraphe 633(1).

Exception

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas au transporteur aérien qui, à la date de l'entrée en vigueur du présent paragraphe, exploite un service de transport aérien satisfaisant aux conditions prévues à l'article 620.

Exigences du programme de sûreté des transporteurs aériens

Exigence — établissement et mise en œuvre

622 (1) Le transporteur aérien établit et met en œuvre un programme de sûreté des transporteurs aériens.

Program requirements

- (2)** As part of its security program, the air carrier must
- (a)** define and document the security-related roles and responsibilities assigned to each of the air carrier's employee groups and contractor groups;
 - (b)** communicate the information referred to in paragraph (a) to the employees and contractors in those groups;
 - (c)** designate the persons referred to in subsection 624(1);
 - (d)** establish and document a training program that meets the training requirements of this Part and keep the documented information up-to-date;
 - (e)** ensure that training is provided to its security personnel in accordance with this Part;
 - (f)** conduct a security risk assessment in accordance with sections 634 to 636;
 - (g)** establish a strategic security plan in accordance with sections 637 and 638;
 - (h)** establish an emergency plan in accordance with sections 639 and 640;
 - (i)** carry out security exercises in accordance with section 642;
 - (j)** conduct internal audits of security-related procedures in accordance with section 643; and
 - (k)** establish and document procedures respecting the security-related requirements that it must meet under the Act and keep the documented information up-to-date.

Documentation**623 (1)** An air carrier must keep

- (a)** documentation related to its security risk assessment and any review of it for at least five years;
- (b)** documentation related to its strategic security plan and any amendment to it for at least five years;
- (c)** the training record that it creates for an employee or a contractor under subsection 632(1) for at least one year after the day on which that individual ceases to be employed by, or ceases to act on behalf of, the air carrier;
- (d)** the record that it creates for an instructor under subsection 633(4) for at least two years after the day on which that instructor ceases to act in that capacity;
- (e)** each record that it creates under subsection 643(5) for at least five years; and

Exigences — programme

(2) Dans le cadre de son programme de sûreté, le transporteur aérien est tenu :

- a)** de définir et de consigner les rôles et responsabilités visant la sûreté qui sont assignés à chaque groupe de ses employés et de ses entrepreneurs;
- b)** de communiquer ces renseignements aux employés et aux entrepreneurs de ces groupes;
- c)** de désigner les personnes visées au paragraphe 624(1);
- d)** d'établir et de consigner un programme de formation qui satisfait aux exigences de la présente partie et de maintenir les renseignements consignés à jour;
- e)** de veiller à la formation de son personnel de sûreté en application de la présente partie;
- f)** de réaliser une évaluation des risques visant la sûreté conformément aux articles 634 à 636;
- g)** d'établir un plan stratégique de sûreté conformément aux articles 637 et 638;
- h)** d'établir un plan d'urgence conformément aux articles 639 et 640;
- i)** de tenir des exercices de sûreté conformément à l'article 642;
- j)** d'effectuer les vérifications internes des procédures relatives à la sûreté conformément à l'article 643;
- k)** d'établir et de consigner des procédures à l'égard des exigences relatives à la sûreté auxquelles il doit satisfaire sous le régime de la Loi et de maintenir les renseignements consignés à jour.

Documentation**623 (1)** Le transporteur aérien conserve :

- a)** pendant au moins cinq ans, la documentation relative à son évaluation des risques visant la sûreté et à tout examen de celle-ci;
- b)** pendant au moins cinq ans, la documentation relative à son plan stratégique de sûreté et à toute modification de celui-ci;
- c)** pendant au moins un an après la date à laquelle un employé cesse d'être son employé ou un entrepreneur cesse d'agir pour son compte, le dossier de formation qu'il crée à l'égard de celui-ci en application du paragraphe 632(1);
- d)** pendant au moins deux ans après la date à laquelle un instructeur cesse d'agir à ce titre, le dossier qu'il crée à l'égard de celui-ci en application du paragraphe 633(4);

(f) any other document, including records, related to its security program for at least two years.

Ministerial access

(2) The air carrier must make the documentation available to the Minister on reasonable notice given by the Minister in a form and manner determined by the Minister.

Personnel and Training

Accountable Executives and Security Officials

Requirement

624 (1) An air carrier must have at least one accountable executive, one security official and one acting security official.

Contact information

(2) The air carrier must provide the Minister with

- (a)** the name of each individual designated as accountable executive, security official or acting security official; and
- (b)** contact information for each accountable executive and 24-hour contact information for each security official and each acting security official.

Accountable executive

625 (1) An accountable executive must ensure that the air carrier's security program is implemented, including by

- (a)** reviewing and approving all documentation made under paragraph 622(2)(a), (d) or (k);
- (b)** reviewing and approving the security risk assessment and any amendments to the assessment;
- (c)** reviewing and approving the strategic security plan and any amendments to the plan;
- (d)** reviewing and approving the emergency plan and any amendments to the plan;
- (e)** reviewing and approving the security exercises carried out in accordance with section 642;
- (f)** reviewing internal audits conducted under section 643 and approving any findings referred to in paragraph 643(5)(g); and

e) pendant au moins cinq ans, chaque dossier qu'il crée en application du paragraphe 643(5);

f) pendant au moins deux ans, tout autre document, notamment les dossiers, relatif à son programme de sûreté.

Accès ministériel

(2) Le transporteur aérien met la documentation à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci et selon les modalités qu'il détermine.

Personnel et formation

Cadres responsables et responsables de la sûreté

Exigence

624 (1) Le transporteur aérien compte au moins un cadre responsable, un responsable de la sûreté et un suppléant de ce dernier.

Coordonnées

(2) Il fournit au ministre :

- a)** le nom de chaque personne physique désignée comme cadre responsable, responsable de la sûreté ou suppléant de ce dernier;
- b)** les coordonnées pour joindre chaque cadre responsable et pour joindre, en tout temps, chaque responsable de la sûreté ou chaque suppléant.

Cadre responsable

625 (1) Le cadre responsable veille à ce que le programme de sûreté du transporteur aérien soit mis en œuvre, notamment :

- a)** en faisant l'examen de la documentation établie en application des alinéas 622(2)a), d) ou k) et en l'approuvant;
- b)** en faisant l'examen de l'évaluation des risques visant la sûreté et de toute modification apportée à celle-ci, et en approuvant l'évaluation et les modifications;
- c)** en faisant l'examen du plan stratégique de sûreté et de toute modification apportée à celui-ci, et en approuvant le plan et les modifications;
- d)** en faisant l'examen du plan d'urgence et de toute modification apportée à celui-ci, et en approuvant le plan et les modifications;
- e)** en faisant l'examen des exercices de sûreté tenus conformément à l'article 642 et en les approuvant;

(g) ensuring that the air carrier's security program can be financed and adequately staffed.

Security official

(2) A security official must support the accountable executive, including by

- (a)** monitoring and managing the development, administration and functioning of the air carrier's security program;
- (b)** coordinating and overseeing the air carrier's security controls and procedures; and
- (c)** acting as the principal contact between the air carrier and the Minister with respect to security matters, including the air carrier's security program.

Training

Security awareness training

626 (1) An air carrier must ensure that all its employees and contractors receive aviation security awareness training that promotes a culture of vigilance.

Training elements

(2) The training must include

- (a)** a description of the main aviation security risks;
- (b)** an overview of any potential threats and any other security concerns related to aviation and how to recognize them;
- (c)** the actions to be taken with respect to potential threats and other security concerns related to aviation; and
- (d)** any measures taken by the air carrier that are designed to enhance aviation security, including reporting of security incidents.

Initial training

627 (1) An air carrier must ensure that a member of its security personnel does not carry out a security-related role or responsibility unless the member has received initial training in relation to that role or responsibility.

f) en faisant l'examen des vérifications internes effectuées au titre de l'article 643, et en approuvant les constatations visées à l'alinéa 643(5)g);

g) en veillant à ce que le programme soit financé et doté du personnel nécessaire.

Responsable de la sûreté

(2) Le responsable de la sûreté appuie le cadre responsable, notamment :

- a)** en assurant la surveillance et la gestion du développement, de l'administration et du fonctionnement du programme de sûreté du transporteur aérien;
- b)** en coordonnant et en supervisant les mesures de contrôle et la procédure du transporteur aérien relatives à la sûreté;
- c)** en agissant à titre d'intermédiaire principal entre le transporteur aérien et le ministre en ce qui concerne les questions de sûreté, y compris le programme de sûreté du transporteur aérien.

Formation

Formation de sensibilisation à la sûreté

626 (1) Le transporteur aérien veille à ce que ses employés et ses entrepreneurs suivent une formation de sensibilisation à la sûreté aérienne qui encourage une culture de vigilance.

Éléments de la formation

(2) La formation comprend :

- a)** la description des principaux risques visant la sûreté aérienne;
- b)** un aperçu des menaces potentielles et des autres préoccupations visant la sûreté aérienne, et la manière de les reconnaître;
- c)** les mesures à prendre à l'égard des menaces potentielles et des autres préoccupations visant la sûreté aérienne;
- d)** les mesures du transporteur aérien conçues pour renforcer la sûreté aérienne, notamment le signalement des incidents de sûreté.

Formation initiale

627 (1) Le transporteur aérien veille à ce que les membres de son personnel de sûreté ne remplissent que les rôles et responsabilités visant la sûreté pour lesquels ils ont reçu une formation initiale.

Training elements – certain members

(2) If a member of the security personnel carries out a role or responsibility for which initial training is not required under a security measure, their initial training must include any of the topics set out below that are relevant to that role or responsibility:

- (a)** the security controls and procedures at the location where the member carries out their duties;
- (b)** systems and equipment at the location where the member carries out their duties;
- (c)** an overview of threats to aviation security and acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation;
- (d)** the recognition of goods that are listed or described in TP 14628 or that pose an immediate threat to aviation security; and
- (e)** the actions to be taken by security personnel in response to a threat to aviation security or an act or attempted act of unlawful interference with civil aviation.

Exemption

(3) Security personnel who are employed by an air carrier or by a contractor of an air carrier on the day on which this subsection comes into force are exempted from initial training in relation to any topic for which they have already received training.

Exception

(4) Subsection (1) does not apply in respect of an employee of the air carrier who has been authorized to occupy a flight attendant station in accordance with paragraph 705.221(1)(c) of the *Canadian Aviation Regulations*.

Annual training

628 An air carrier must ensure that the members of its security personnel receive annual training related to their security-related roles or responsibilities.

Follow-up training

629 (1) An air carrier must ensure that members of its security personnel receive follow-up training when any of the following circumstances arise:

- (a)** a change is made to international instruments respecting aviation security and the change is relevant to the roles and responsibilities of those members;
- (b)** a change is made to the aviation security provisions of the Act, to regulatory requirements or to the aviation security provisions of the *Criminal Code* and the change is relevant to the roles and responsibilities of those members;

Éléments de la formation – certains membres

(2) Dans le cas d'un membre du personnel de sûreté qui remplit des rôles et responsabilités pour lesquels aucune formation initiale n'est prévue en application d'une mesure de sûreté, sa formation initiale porte notamment sur tout sujet ci-après qui concerne ces rôles et responsabilités :

- a)** les mesures de contrôle et la procédure relatives à la sûreté à l'endroit où le membre exerce ses fonctions;
- b)** les systèmes et les équipements à l'endroit où le membre exerce ses fonctions;
- c)** un aperçu des menaces visant la sûreté aérienne et des atteintes illicites et des tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile;
- d)** la reconnaissance des biens qui sont énumérés ou décrits dans la TP 14628 ou qui présentent un danger immédiat pour la sûreté aérienne;
- e)** les mesures à prendre par le personnel de sûreté en réponse à une menace visant la sûreté aérienne ou à une atteinte illicite ou à une tentative d'atteinte illicite à l'aviation civile.

Exemption

(3) Le personnel de sûreté qui est employé par un transporteur aérien ou par l'un de ses entrepreneurs à la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe est exempté de la formation initiale portant sur les sujets sur lesquels il a déjà reçu la formation.

Exception

(4) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard de l'employé du transporteur aérien qui a été autorisé à occuper le poste d'un agent de bord en application de l'alinéa 705.221(1)c) du *Règlement de l'aviation canadien*.

Formation annuelle

628 Le transporteur aérien veille à ce que les membres de son personnel de sûreté reçoivent de la formation annuelle à l'égard de leurs rôles et responsabilités visant la sûreté.

Formation d'appoint

629 (1) Le transporteur aérien veille à ce que les membres de son personnel de sûreté reçoivent de la formation d'appoint dans les cas suivants :

- a)** une modification qui concerne leurs rôles et responsabilités est apportée aux instruments internationaux visant la sûreté aérienne;
- b)** une telle modification est apportée aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne, aux exigences réglementaires ou aux dispositions du *Code criminel* relatives à la sûreté aérienne;

(c) a change is made to the aviation security controls and procedures in place at the location where the members carry out their duties and the change is relevant to the roles and responsibilities of those members;

(d) a new or modified action is to be taken by those members in response to a threat to aviation security or an act or attempted act of unlawful interference with civil aviation;

(e) a significant risk or an emerging trend in aviation security is identified to the air carrier by the Minister or, in the case of a foreign air carrier, by the civil aviation authority of the relevant foreign state, and the risk or trend is relevant to the roles and responsibilities of those members.

Follow-up training — shortcoming

(2) The air carrier must ensure that a member of its security personnel receives follow-up training when the Minister or the air carrier identifies a shortcoming in the member's performance in carrying out a security-related role or responsibility.

Training elements

(3) Follow-up training must include

(a) a review of any initial-training element related to the circumstance that gave rise to the follow-up training; and

(b) instruction and evaluation in relation to that circumstance.

On-the-job training

630 If training for a member of an air carrier's security personnel includes on-the-job training, the air carrier must ensure that the on-the-job training is provided by a person who has received that same training or has significant experience working as a member of security personnel in the subject matter covered by the training and in the same work environment as where the member receiving the training carries out their duties.

Evaluation

631 An air carrier must evaluate the knowledge and skills of its employees or contractors after any training that they receive under sections 626 to 629.

Training records

632 (1) The air carrier must create a training record for each employee and contractor that includes

(a) the individual's name;

(c) une telle modification est apportée aux mesures de contrôle et à la procédure relatives à la sûreté aérienne en place à l'endroit où les membres exercent leurs fonctions;

(d) une nouvelle mesure ou une mesure modifiée doivent être prises par les membres en réponse à une menace visant la sûreté aérienne ou à une atteinte illicite ou à une tentative d'atteinte illicite à l'aviation civile;

(e) un risque important ou une tendance émergente visant la sûreté aérienne sont portés à l'attention du transporteur aérien par le ministre ou, dans le cas où le transporteur aérien provient d'un État étranger, par l'autorité de l'aviation civile de cet État, et ils concernent les rôles et responsabilités des membres.

Formation d'appoint — insuffisance

(2) Le transporteur aérien veille à ce que tout membre de son personnel de sûreté reçoive de la formation d'appoint lorsque le ministre ou le transporteur aérien relève une insuffisance dans le rendement du membre relativement à ses rôles et responsabilités visant la sûreté.

Éléments de la formation

(3) La formation d'appoint comprend :

a) l'examen de tout élément de la formation initiale se rapportant au cas qui a donné lieu à la formation d'appoint;

b) l'enseignement et l'évaluation portant sur ce cas.

Formation en cours d'emploi

630 Si la formation d'un membre du personnel de sûreté d'un transporteur aérien comprend de la formation en cours d'emploi, le transporteur aérien veille à ce que la personne qui la lui donne ait reçu cette même formation ou possède une expérience de travail substantielle en tant que membre du personnel de sûreté dans l'environnement de travail où le membre qui reçoit la formation exécutera ses fonctions et à l'égard de la matière visée par celle-ci.

Évaluation

631 Le transporteur aérien évalue les connaissances et les habiletés de ses employés et de ses entrepreneurs après toute formation que ceux-ci reçoivent en application des articles 626 à 629.

Dossier de formation

632 (1) Le transporteur aérien crée, pour chaque employé et entrepreneur, un dossier de formation qui comprend ce qui suit :

a) le nom de la personne physique;

(b) the individual's position title and, in the case of a member of its security personnel, a description of the member's security-related roles and responsibilities;

(c) the following information in respect of each training that the individual has received:

(i) the type of training received, namely whether it was security awareness, initial, annual or follow-up training,

(ii) the dates on which the training was received,

(iii) the subject matter covered by the training, and

(iv) the name of the instructor;

(d) in the case of a member of its security personnel, the results of the member's most recent evaluation following initial or annual training; and

(e) subject to subsection (2), the results of any evaluation following any security awareness or follow-up training that the individual received.

Retention period – results

(2) Despite paragraph 623(1)(c), the air carrier is not required to keep results referred to in paragraph (1)(e) for more than one year after the date of the applicable evaluation.

Requirements for instructor

633 (1) An air carrier must ensure that an instructor who provides any training referred to in subsection 627(1), section 628 or subsection 629(1) or (2)

(a) is at least 18 years of age;

(b) has a security clearance or has undergone a background check that indicates that they do not pose a risk to aviation security;

(c) has specialized knowledge of aviation security operations;

(d) has successfully completed instructor training on the subjects to be taught related to aviation security or has been an instructor on aviation security for at least two years as a member of an air carrier's security personnel; and

(e) has knowledge of current and emerging aviation security threats and trends and of regulatory requirements related to the roles and responsibilities of security personnel.

b) le titre de son poste et, dans le cas d'un membre du personnel de sûreté, la description de ses rôles et responsabilités visant la sûreté;

c) les renseignements ci-après à l'égard de chaque formation qu'elle a reçue :

(i) le type de formation reçu, à savoir la formation de sensibilisation à la sûreté, la formation initiale, une formation annuelle ou une formation d'appoint,

(ii) les dates de la formation,

(iii) la matière sur laquelle a porté la formation,

(iv) le nom des instructeurs;

d) dans le cas d'un membre du personnel de sûreté, les résultats de l'évaluation la plus récente effectuée après la formation initiale ou annuelle;

e) sous réserve du paragraphe (2), les résultats de toute évaluation effectuée après une formation de sensibilisation à la sûreté ou une formation d'appoint.

Période de conservation – résultats

(2) Malgré l'alinéa 623(1)c), le transporteur aérien peut se départir des résultats visés à l'alinéa (1)e) un an après la date de l'évaluation applicable.

Exigences relatives à l'instructeur

633 (1) Le transporteur aérien veille à ce que l'instructeur qui donne toute formation visée au paragraphe 627(1), à l'article 628 ou aux paragraphes 629(1) ou (2) réponde aux exigences suivantes :

a) il est âgé d'au moins 18 ans;

b) il est titulaire d'une habilitation de sécurité ou il a fait l'objet d'une vérification des antécédents indiquant qu'il ne présente pas de risque pour la sûreté aérienne;

c) il possède des connaissances spécialisées sur les opérations de la sûreté aérienne;

d) il a suivi avec succès une formation d'instructeur sur les sujets à enseigner à l'égard de la sûreté aérienne ou il est instructeur de la sûreté aérienne en tant que membre du personnel de sûreté d'un transporteur aérien depuis au moins deux ans;

e) il possède des connaissances sur les menaces et les tendances actuelles et émergentes liées à la sûreté aérienne ainsi que sur les exigences réglementaires relatives aux rôles et responsabilités du personnel de sûreté.

Exception

(2) Paragraph (1)(d) does not apply to an instructor who is providing training to security personnel who are carrying out a role or responsibility for which initial training is not required under a security measure.

Evaluation

(3) The air carrier must, every two years, evaluate the knowledge and skills of the instructor by subjecting them to theoretical and practical examinations.

Records — qualifications

(4) The air carrier must create a record for each instructor that includes

- (a)** the instructor's résumé;
- (b)** any other documents necessary to demonstrate that the instructor meets the requirements set out in subsection (1); and
- (c)** the results of the examinations conducted under subsection (3).

Security Risk Assessments

Security risk assessment requirements

634 (1) An air carrier must have a security risk assessment that identifies, assesses and prioritizes aviation security risks and that includes

- (a)** a threat assessment that indicates the probability of an aviation security incident that would affect the air carrier's assets or operations;
- (b)** a vulnerability assessment that indicates the extent to which the assets and operations of the air carrier are susceptible to any incidents identified in the threat assessment; and
- (c)** an impact assessment that, at a minimum, indicates the consequences of an aviation security incident or potential aviation security incident in terms of
 - (i)** a decrease in public safety and security,
 - (ii)** financial and economic loss, and
 - (iii)** a loss of public confidence.

Submission for approval

(2) The air carrier must submit its security risk assessment to the Minister for approval.

Exception

(2) L'alinéa (1)d) ne s'applique pas à l'égard de l'instructeur qui donne la formation au personnel de sûreté qui remplit des rôles et responsabilités pour lesquels aucune formation initiale n'est prévue en application d'une mesure de sûreté.

Évaluation

(3) Tous les deux ans, le transporteur aérien évalue les connaissances et les habiletés de l'instructeur au moyen d'examens théoriques et pratiques.

Dossier — qualifications

(4) Le transporteur aérien crée, pour chaque instructeur, un dossier qui comprend ce qui suit :

- a)** le curriculum vitae de l'instructeur;
- b)** toute documentation nécessaire pour démontrer que l'instructeur satisfait aux exigences du paragraphe (1);
- c)** le résultat des examens effectués au titre du paragraphe (3).

Évaluations des risques visant la sûreté

Exigences — évaluation des risques visant la sûreté

634 (1) Le transporteur aérien dispose d'une évaluation des risques visant la sûreté dans laquelle sont indiqués, évalués et classés par ordre de priorité les risques visant la sûreté aérienne et qui comprend les éléments suivants :

- a)** une évaluation de la menace qui indique la probabilité que surviennent des incidents visant la sûreté aérienne qui auraient une incidence sur les actifs ou les activités du transporteur aérien;
- b)** une évaluation de la vulnérabilité qui indique la mesure dans laquelle les actifs et les activités du transporteur aérien sont vulnérables aux incidents indiqués dans l'évaluation de la menace;
- c)** une évaluation des incidences qui indique, à tout le moins, les conséquences d'un incident ou d'un incident potentiel visant la sûreté aérienne relativement à ce qui suit :
 - (i)** une baisse de la sécurité et de la sûreté publiques,
 - (ii)** des pertes financières et économiques,
 - (iii)** une perte de confiance du public.

Présentation pour approbation

(2) Le transporteur aérien présente son évaluation des risques visant la sûreté au ministre pour approbation.

Approval

(3) The Minister must approve a security risk assessment if

- (a)** the assessment meets the requirements of subsection (1);
- (b)** the assessment has been approved by the air carrier's accountable executive;
- (c)** the air carrier has considered all available and relevant information; and
- (d)** the air carrier has not overlooked an aviation security risk that could affect its operations.

Obligation to amend

(4) If the Minister does not approve a security risk assessment, the air carrier must amend the assessment until the Minister is satisfied that the conditions set out in subsection (3) have been met.

Security risk assessment – review

635 (1) An air carrier must review and, if necessary, amend its security risk assessment if

- (a)** there is an environmental or operational change that could affect the security of the air carrier's assets or operations;
- (b)** there is a change in regulatory requirements that could affect the air carrier's security program; or
- (c)** the Minister informs the air carrier that there is a change in the threat environment that could result in a new or unaddressed medium to high risk.

Mandatory amendments

(2) The air carrier must amend its security risk assessment if the air carrier identifies a vulnerability that is not addressed in the assessment or the Minister identifies such a vulnerability to the air carrier.

Annual review

(3) At least once a year, the air carrier must

- (a)** review its security risk assessment to assess whether the conditions set out in subsection 634(3) are met; and
- (b)** amend its security risk assessment to address any deficiencies identified during the review.

Approbation

(3) Le ministre approuve l'évaluation des risques visant la sûreté si les conditions suivantes sont réunies :

- a)** l'évaluation est conforme aux exigences du paragraphe (1);
- b)** elle est approuvée par le cadre responsable du transporteur aérien;
- c)** le transporteur aérien a tenu compte de tous les renseignements pertinents et disponibles;
- d)** il n'a pas omis de risques visant la sûreté aérienne qui pourraient avoir une incidence sur ses activités.

Obligation de modification

(4) Si le ministre n'approuve pas l'évaluation des risques visant la sûreté, le transporteur aérien la modifie jusqu'à ce que le ministre soit convaincu que les conditions prévues au paragraphe (3) sont réunies.

Évaluation des risques visant la sûreté – examens

635 (1) Le transporteur aérien effectue l'examen de son évaluation des risques visant la sûreté dans les cas suivants et, au besoin, la modifie :

- a)** un changement environnemental ou opérationnel pourrait avoir une incidence sur la sûreté de ses actifs ou de ses activités;
- b)** une modification des exigences réglementaires pourrait avoir une incidence sur son programme de sûreté;
- c)** le ministre l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace qui pourrait donner lieu à un nouveau risque de moyen à élevé ou à un risque de moyen à élevé qui n'a pas été traité.

Modifications obligatoires

(2) Le transporteur aérien modifie son évaluation des risques visant la sûreté s'il décèle une vulnérabilité qui n'y est pas traitée ou si le ministre porte une telle vulnérabilité à son attention.

Examen annuel

(3) Au moins une fois par année, le transporteur aérien :

- a)** effectue l'examen de son évaluation des risques visant la sûreté pour déterminer si les conditions prévues au paragraphe 634(3) sont réunies;
- b)** modifie son évaluation des risques pour remédier à toute lacune relevée durant l'examen.

Documentation

(4) When the air carrier conducts a review of its security risk assessment, the air carrier must document

- (a)** for a review under subsection (1),
 - (i)** any decision to amend or not to amend the assessment,
 - (ii)** the reason for that decision, and
 - (iii)** the factors that were taken into consideration in making that decision; and
- (b)** for a review under subsection (3), any deficiencies identified.

Submission of amended assessment

(5) If the air carrier amends its security risk assessment, the air carrier must, within one month after the amendment, submit the amended assessment to the Minister for approval.

Approval

(6) The Minister must approve an amended security risk assessment if the conditions set out in subsection 634(3) have been met.

Obligation to amend

(7) If the Minister does not approve an amended security risk assessment, the air carrier must amend the assessment until the Minister is satisfied that the conditions set out in subsection 634(3) have been met.

Submission — five years

636 If an air carrier does not submit an amended security risk assessment within five years after the date of the most recent approval, the air carrier must submit a security risk assessment under subsection 634(2).

Strategic Security Plans

Strategic security plan requirements

637 (1) An air carrier must establish a strategic security plan that

- (a)** summarizes the air carrier's strategy to prepare for, detect, prevent, respond to and recover from acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation; and
- (b)** includes a risk-management strategy that addresses the medium to high aviation security risks identified and prioritized in the air carrier's security risk assessment.

Documentation

(4) Lorsqu'il effectue un examen de son évaluation des risques visant la sûreté, le transporteur aérien consigne ce qui suit :

- a)** dans le cas d'un examen effectué en application du paragraphe (1) :
 - (i)** toute décision de modifier ou non son évaluation,
 - (ii)** les raisons de la décision,
 - (iii)** les facteurs pris en compte pour prendre la décision;
- b)** dans le cas d'un examen effectué en application du paragraphe (3), les lacunes relevées.

Présentation de l'évaluation modifiée

(5) S'il modifie son évaluation des risques visant la sûreté, le transporteur aérien présente l'évaluation modifiée au ministre pour approbation dans le mois suivant la modification.

Approbation

(6) Le ministre approuve l'évaluation des risques visant la sûreté modifiée qui lui est présentée si les conditions prévues au paragraphe 634(3) sont réunies.

Obligation de modification

(7) Si le ministre n'approuve pas l'évaluation des risques visant la sûreté modifiée, le transporteur aérien la modifie jusqu'à ce que le ministre soit convaincu que les conditions prévues au paragraphe 634(3) sont réunies.

Présentation — cinq ans

636 Dans le cas où il n'a présenté aucune évaluation modifiée dans les cinq ans suivant la date de l'approbation la plus récente, le transporteur aérien présente une évaluation des risques visant la sûreté en application du paragraphe 634(2).

Plans stratégiques de sûreté

Exigences — plan stratégique de sûreté

637 (1) Le transporteur aérien établit un plan stratégique de sûreté qui :

- a)** résume sa stratégie pour la préparation à l'éventualité d'atteintes illicites et de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, la détection et la prévention des atteintes illicites et des tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, et l'intervention et la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes;
- b)** comprend une stratégie de gestion du risque qui traite des risques de moyens à élevés visant la sûreté

aérienne qui sont indiqués et classés par ordre de priorité dans son évaluation des risques visant la sûreté.

Submission for approval

(2) The air carrier must submit its strategic security plan to the Minister for approval.

Approval

(3) The Minister must approve a strategic security plan if

- (a)** the plan meets the requirements of subsection (1);
- (b)** the plan has been approved by the air carrier's accountable executive;
- (c)** the plan is likely to enable the air carrier to prepare for, detect, prevent, respond to and recover from acts or attempted acts of unlawful interference with civil aviation;
- (d)** the risk-management strategy is in proportion to the risks it addresses;
- (e)** the air carrier has not overlooked an aviation security risk that could affect its operations; and
- (f)** the plan can be implemented without compromising aviation security.

Obligation to amend

(4) If the Minister does not approve a strategic security plan, the air carrier must amend the plan until the Minister is satisfied that the conditions set out in subsection (3) have been met.

Requirement to implement

(5) The air carrier must, as soon as its strategic security plan is approved, implement its risk-management strategy.

Strategic security plan — amendments

638 (1) An air carrier may amend its strategic security plan at any time, but must do so if

- (a)** the plan does not reflect the air carrier's most recent security risk assessment;
- (b)** the Minister informs the air carrier that there is a change in the threat environment that could result in a new or unaddressed medium to high risk;
- (c)** the Minister informs the air carrier that its risk-management strategy is not in proportion to a medium

Présentation pour approbation

(2) Le transporteur aérien présente son plan stratégique de sûreté au ministre pour approbation.

Approbation

(3) Le ministre approuve le plan stratégique de sûreté si les conditions suivantes sont réunies :

- a)** le plan est conforme aux exigences du paragraphe (1);
- b)** il est approuvé par le cadre responsable du transporteur aérien;
- c)** il est susceptible de permettre au transporteur aérien de se préparer à l'éventualité d'atteintes illicites et de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, de détecter et de prévenir les atteintes illicites et les tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, et d'intervenir et de voir à la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes;
- d)** la stratégie de gestion du risque est proportionnelle aux risques dont elle traite;
- e)** le transporteur aérien n'a pas omis de risques visant la sûreté aérienne qui pourraient avoir une incidence sur ses activités;
- f)** le plan peut être mis en œuvre sans compromettre la sûreté aérienne.

Obligation de modification

(4) Si le ministre n'approuve pas le plan stratégique de sûreté, le transporteur aérien le modifie jusqu'à ce que le ministre soit convaincu que les conditions prévues au paragraphe (3) sont réunies.

Exigence de mise en œuvre

(5) Le transporteur aérien met en œuvre sa stratégie de gestion du risque dès que son plan stratégique de sûreté est approuvé.

Plan stratégique de sûreté — modifications

638 (1) Le transporteur aérien peut modifier son plan stratégique de sûreté en tout temps, mais il est tenu de le faire dans les cas suivants :

- a)** le plan ne correspond pas à son évaluation des risques visant la sûreté la plus récente;
- b)** le ministre l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace qui pourrait donner lieu à un nouveau risque de moyen à élevé ou à un risque de moyen à élevé qui n'a pas été traité;

to high risk identified in the air carrier's security risk assessment;

(d) the air carrier identifies a deficiency in the plan; or

(e) a change is made to the aviation security provisions of the Act or to regulatory requirements.

Annual review

(2) At least once a year, the air carrier must review its strategic security plan to assess whether the conditions set out in subsection 637(3) are met.

Documentation

(3) If the air carrier amends its strategic security plan, the air carrier must document

(a) the reason for the amendment; and

(b) the factors that were taken into consideration in making that amendment.

Submission of amendment

(4) If the air carrier amends its strategic security plan, the air carrier must, within one month after the amendment, submit the amendment to the Minister for approval.

Approval

(5) The Minister must approve an amendment if

(a) in the case of an amendment to the summary required under paragraph 637(1)(a), the conditions set out in paragraphs 637(3)(a) to (c) have been met; and

(b) in the case of an amendment to the risk-management strategy required under paragraph 637(1)(b), the conditions set out in subsection 637(3) have been met.

Obligation to amend

(6) If the Minister does not approve an amendment, the air carrier must amend the amendment until the Minister is satisfied that the applicable conditions set out in subsection 637(3) have been met.

Requirement to implement

(7) If the air carrier amends its risk-management strategy, the air carrier must implement the amended version of the strategy once it is approved by the Minister.

c) il l'informe que sa stratégie de gestion du risque n'est pas proportionnelle à un risque de moyen à élevé qui est indiqué dans son évaluation des risques visant la sûreté;

d) le transporteur aérien décèle une lacune dans le plan;

e) une modification est apportée aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne ou aux exigences réglementaires.

Examen annuel

(2) Au moins une fois par année, le transporteur aérien effectue l'examen de son plan stratégique de sûreté pour déterminer si les conditions prévues au paragraphe 637(3) sont réunies.

Documentation

(3) S'il modifie son plan stratégique de sûreté, le transporteur aérien consigne ce qui suit :

a) les raisons de la modification;

b) les facteurs pris en compte au moment d'effectuer la modification.

Présentation d'une modification

(4) S'il modifie son plan stratégique de sûreté, le transporteur aérien présente la modification au ministre pour approbation dans le mois suivant la modification.

Approbation

(5) Le ministre approuve la modification si :

a) s'agissant d'une modification du résumé exigé par l'alinéa 637(1)a), les conditions prévues aux alinéas 637(3)a) à c) ont été respectées;

b) s'agissant d'une modification de la stratégie de gestion du risque exigée par l'alinéa 637(1)b), les conditions prévues au paragraphe 637(3) ont été respectées.

Obligation de modification

(6) Si le ministre n'approuve pas la modification, le transporteur aérien la modifie jusqu'à ce que le ministre soit convaincu que les conditions applicables prévues au paragraphe 637(3) sont réunies.

Exigence de mise en œuvre

(7) S'il modifie sa stratégie de gestion du risque, le transporteur aérien met en œuvre la version modifiée de sa stratégie une fois qu'elle est approuvée par le ministre.

Emergency Plans

Emergency plan requirements

639 (1) An air carrier must establish an emergency plan that sets out the response procedures to be followed to prepare for and respond to, in a coordinated manner, each of the following emergencies:

- (a) bomb threats;
- (b) hijackings of aircraft;
- (c) other acts of unlawful interference with civil aviation.

Response procedures

(2) The response procedures must

- (a) set out in detail the actions to be taken by the employees and contractors of the air carrier and identify the responsibilities of all other persons or organizations involved;
- (b) include detailed procedures for the evacuation of aircraft;
- (c) include detailed procedures for the search of the interior and exterior of aircraft;
- (d) include detailed procedures for the handling and disposal of a suspected bomb;
- (e) include detailed procedures for the detention on the ground of any aircraft involved in a bomb threat or hijacking; and
- (f) include detailed procedures for the operation of any aircraft in flight involved in a bomb threat or hijacking.

Submission for approval

(3) The air carrier must submit its emergency plan to the Minister for approval.

Approval

(4) The Minister must approve an emergency plan if the plan

- (a) meets the requirements of subsections (1) and (2);
- (b) has been approved by the air carrier's accountable executive; and
- (c) is likely to enable the air carrier to prepare for and respond to each of the emergencies referred to in subsection (1).

Plans d'urgence

Exigences – plan d'urgence

639 (1) Le transporteur aérien établit un plan d'urgence qui prévoit la procédure d'intervention à suivre afin de se préparer pour chacune des urgences ci-après et d'intervenir, de manière coordonnée, dans chacune de celles-ci :

- a) les alertes à la bombe;
- b) les détournements d'aéronefs;
- c) les autres cas d'atteintes illicites à l'aviation civile.

Procédure d'intervention

(2) La procédure d'intervention :

- a) prévoit, en détail, les mesures à prendre par les employés et les entrepreneurs du transporteur aérien et indique les responsabilités des autres personnes ou des autres organismes concernés;
- b) comprend la procédure détaillée pour l'évacuation des aéronefs;
- c) comprend la procédure détaillée pour la fouille intérieure et extérieure des aéronefs;
- d) comprend la procédure détaillée pour la manipulation et la neutralisation des bombes présumées;
- e) comprend la procédure détaillée pour la rétention au sol de tout aéronef visé par une alerte à la bombe ou un détournement;
- f) comprend la procédure détaillée pour l'utilisation de tout aéronef en vol visé par une alerte à la bombe ou un détournement.

Présentation pour approbation

(3) Le transporteur aérien présente son plan d'urgence au ministre pour approbation.

Approbation

(4) Le ministre approuve le plan d'urgence si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le plan est conforme aux exigences des paragraphes (1) et (2);
- b) il est approuvé par le cadre responsable du transporteur aérien;
- c) il est susceptible de permettre au transporteur aérien de se préparer à l'éventualité d'une urgence visée au paragraphe (1) et d'intervenir.

Obligation to amend

(5) If the Minister does not approve an emergency plan, the air carrier must amend the plan until the Minister is satisfied that the conditions set out in subsection (4) have been met.

Emergency plan — amendments

640 (1) An air carrier may amend its emergency plan at any time, but must do so if

- (a)** the Minister informs the air carrier that there is a change in the threat environment that could result in a new or unaddressed medium to high risk; or
- (b)** the air carrier identifies a deficiency in the plan.

Annual review

(2) At least once a year, the air carrier must review its emergency plan to assess whether the conditions set out in subsection 639(4) are met.

Submission of amendment

(3) If the air carrier amends its emergency plan, the air carrier must, within one month after the amendment, submit the amendment to the Minister for approval.

Approval

(4) The Minister must approve an amendment if the conditions set out in subsection 639(4) have been met.

Obligation to amend

(5) If the Minister does not approve an amendment, the air carrier must amend the amendment until the Minister is satisfied that the conditions set out in subsection 639(4) have been met.

Records — emergencies

641 Each time an emergency referred to in subsection 639(1) occurs, the air carrier must create a record that includes

- (a)** a description of the emergency;
- (b)** an evaluation of the effectiveness of the air carrier's emergency plan; and
- (c)** a description of any actions that are planned to address deficiencies identified during the emergency.

Obligation de modification

(5) Si le ministre n'approuve pas le plan d'urgence, le transporteur aérien le modifie jusqu'à ce que le ministre soit convaincu que les conditions prévues au paragraphe (4) sont réunies.

Plan d'urgence — modifications

640 (1) Le transporteur aérien peut modifier son plan d'urgence en tout temps, mais il est tenu de le faire dans les cas suivants :

- a)** le ministre l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace qui pourrait donner lieu à un nouveau risque de moyen à élevé ou à un risque de moyen à élevé qui n'a pas été traité;
- b)** le transporteur aérien décèle une lacune dans le plan.

Examen annuel

(2) Au moins une fois par année, le transporteur aérien effectue l'examen de son plan d'urgence pour déterminer si les conditions prévues au paragraphe 639(4) sont réunies.

Présentation d'une modification

(3) S'il modifie son plan d'urgence, le transporteur aérien présente la modification au ministre pour approbation dans le mois suivant la modification.

Approbation

(4) Le ministre approuve la modification si les conditions prévues au paragraphe 639(4) sont réunies.

Obligation de modification

(5) Si le ministre n'approuve pas la modification, le transporteur aérien la modifie jusqu'à ce que le ministre soit convaincu que les conditions prévues au paragraphe 639(4) sont réunies.

Dossier — urgences

641 Chaque fois qu'une urgence visée au paragraphe 639(1) survient, le transporteur aérien concerné crée un dossier qui comprend ce qui suit :

- a)** la description de l'urgence;
- b)** l'évaluation de l'efficacité de son plan d'urgence;
- c)** la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant l'urgence.

Security Exercises

Discussion-based security exercise

642 (1) An air carrier must, at least once a year, carry out a discussion-based security exercise that tests the effectiveness of the air carrier's emergency plan in response to an act of unlawful interference with civil aviation and that involves the persons and organizations referred to in the plan.

Exception — operations-based exercise

(2) Despite subsection (1), the air carrier is not required to carry out a discussion-based security exercise in any year in which it participates in an operations-based security exercise carried out by the operator of an aerodrome under an airport security program.

Exception — response procedures

(3) Despite subsection (1), the air carrier is not required to carry out a discussion-based security exercise in any year in which an emergency referred to in subsection 639(1) occurs if the air carrier follows the applicable response procedure.

Records — exercises

(4) Each time a discussion-based security exercise is carried out, the air carrier must create a record that includes

- (a)** an outline of the exercise scenario;
- (b)** an evaluation of the effectiveness of the exercise; and
- (c)** a description of any actions that are planned to address deficiencies identified during the exercise.

Internal Audits

Internal audits of procedures

643 (1) An air carrier must, every year, conduct an internal audit of at least one of its security-related procedures, which is to be selected by taking into account the aviation security risks that the air carrier has prioritized.

Audit — five years

(2) Every procedure must be audited at least once every five years.

Elements of an internal audit

(3) When an air carrier conducts an internal audit of a procedure it must

- (a)** assess the extent to which the procedure is effective in identifying and addressing aviation security risks that the air carrier faces;

Exercices de sûreté

Exercices de sûreté fondés sur la discussion

642 (1) Le transporteur aérien tient, au moins une fois par année, un exercice de sûreté fondé sur la discussion qui met à l'essai l'efficacité de son plan d'urgence en réponse à une atteinte illicite à l'aviation civile et qui requiert la participation des personnes et des organismes visés dans le plan.

Exception — exercices fondés sur les opérations

(2) Malgré le paragraphe (1), le transporteur aérien n'a pas à tenir un exercice de sûreté fondé sur la discussion dans l'année où il participe à un exercice de sûreté fondé sur les opérations tenu par l'exploitant d'un aérodrome dans le cadre d'un programme de sûreté aéroportuaire.

Exception — procédure d'intervention

(3) Malgré le paragraphe (1), le transporteur aérien n'a pas à tenir un exercice de sûreté fondé sur la discussion dans l'année où une urgence visée au paragraphe 639(1) survient s'il suit la procédure d'intervention applicable.

Dossier — exercices

(4) Chaque fois qu'un exercice de sûreté fondé sur la discussion est tenu, le transporteur aérien crée un dossier qui comprend ce qui suit :

- a)** les grandes lignes du scénario de l'exercice;
- b)** l'évaluation de l'efficacité de l'exercice;
- c)** la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant l'exercice.

Vérifications internes

Vérification interne des procédures

643 (1) Chaque année, le transporteur aérien effectue la vérification interne d'au moins une de ses procédures relatives à la sûreté, qui est sélectionnée en fonction des risques visant la sûreté aérienne auxquels il a accordé la priorité.

Vérification — cinq ans

(2) Chaque procédure est vérifiée au moins une fois tous les cinq ans.

Éléments d'une vérification interne

(3) Lorsqu'il effectue la vérification interne d'une procédure, le transporteur aérien :

- a)** évalue la mesure dans laquelle celle-ci lui permet de déceler et de traiter efficacement les risques visant la sûreté aérienne auxquels il est exposé;

- (b)** verify the extent to which its security personnel are complying with that procedure;
- (c)** identify deficiencies and determine their root causes and contributing factors; and
- (d)** identify areas for improvement.

Corrective action

(4) An air carrier must take corrective action as soon as feasible to address any deficiency identified during an internal audit.

Records

(5) Each time an air carrier conducts an internal audit, it must create a record that includes

- (a)** the procedure that was audited;
- (b)** the methodology that was used to conduct the audit;
- (c)** the employee groups and contractor groups that were audited;
- (d)** the dates on which the audit was conducted;
- (e)** the location where the audit was conducted;
- (f)** the name of the individual who performed the audit; and
- (g)** the findings resulting from the audit, including a description of any corrective actions.

8 The reference “[627 to 667 reserved]” after the heading of Part 10 of the Regulations is replaced by the following:

[644 to 667 reserved]

9 Schedule 1 to the Regulations is amended by replacing the references after the heading “SCHEDULE 1” with the following:

(Paragraph 2(d), sections 6, 82, 83, 117, 273, 428, 505, 506 and 508, subsection 516(1), paragraph 620(b) and section 778)

10 Schedule 2 to the Regulations is amended by replacing the references after the heading “SCHEDULE 2” with the following:

(Paragraph 2(e), paragraph 15(b) of the table to subsection 78(2), sections 246, 247 and 273, paragraph 351(1)(a), subsection 351(2), paragraphs 352(1)(a), (2)(a) and 3(a), sections 428, 505, 506 and 508, subsection 516(1), paragraph 620(b) and section 778)

- b)** vérifie la mesure dans laquelle son personnel de sûreté se conforme à la procédure;
- c)** relève les lacunes et détermine leurs causes fondamentales et facteurs contributifs;
- d)** cible les points à améliorer.

Mesures correctives

(4) Le transporteur aérien prend des mesures correctives dès que possible afin de corriger toute lacune relevée durant la vérification interne.

Dossier

(5) Chaque fois qu’il effectue une vérification interne, le transporteur aérien crée un dossier qui comprend ce qui suit :

- a)** la procédure qui fait l’objet de la vérification;
- b)** la méthode employée pour effectuer la vérification;
- c)** le groupe de ses employés et de ses entrepreneurs qui fait l’objet de la vérification;
- d)** la date à laquelle la vérification a eu lieu;
- e)** le lieu où la vérification a eu lieu;
- f)** le nom de la personne physique qui a effectué la vérification;
- g)** les constatations résultant de la vérification, notamment la description de toute mesure corrective.

8 La mention « [627 à 667 réservés] » suivant le titre de la partie 10 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

[644 à 667 réservés]

9 Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 1 », à l’annexe 1 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

(alinéa 2d), articles 6, 82, 83, 117, 273, 428, 505, 506 et 508, paragraphe 516(1), alinéa 620b) et article 778)

10 Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 2 », à l’annexe 2 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

(alinéa 2e), alinéa 15b) du tableau du paragraphe 78(2), articles 246, 247 et 273, alinéa 351(1)a), paragraphe 351(2), alinéas 352(1)a), (2)a) et (3)a), articles 428, 505, 506 et 508, paragraphe 516(1), alinéa 620b) et article 778)

11 Schedule 3 to the Regulations is amended by replacing the references after the heading “SCHEDULE 3” with the following:

(Paragraph 2(f), paragraph 15(b) of the table to subsection 78(2), sections 401, 402 and 428, paragraph 459(1)(a), subsection 459(2), paragraphs 460(1)(a) and (2)(a), sections 505, 506 and 508, subsection 516(1), paragraph 620(b) and section 778)

12 Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “PART 8 – AIRCRAFT SECURITY”:

| Column 1 Designated Provision | Column 2 Maximum Amount Payable (\$) | | Column 3 Maximum Amount Payable (\$) |
|----------------------------------|---|-------------|---|
| | Individual | Corporation | |
| Section 525.1 | | 25,000 | |
| Section 528 | | 25,000 | |
| Section 529 | | 25,000 | |
| Paragraph 532(1)(a) | | 25,000 | |
| Paragraph 532(1)(b) | | 25,000 | |
| Paragraph 532(1)(c) | | 25,000 | |
| Paragraph 534(2)(a) | | 25,000 | |
| Subsection 538(1) | | 25,000 | |
| Subsection 538(2) | | 25,000 | |

13 Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 545”:

| Column 1 Designated Provision | Column 2 Maximum Amount Payable (\$) | | Column 3 Maximum Amount Payable (\$) |
|--|---|-------------|---|
| | Individual | Corporation | |
| PART 9 – SECURITY PROGRAM FOR AIR CARRIERS | | | |
| Subsection 621(1) | | 25,000 | |
| Subsection 622(1) | | 25,000 | |
| Paragraph 622(2)(a) | | 25,000 | |
| Paragraph 622(2)(b) | | 25,000 | |
| Paragraph 622(2)(d) | | 25,000 | |
| Paragraph 622(2)(k) | | 25,000 | |
| Paragraph 623(1)(a) | | 10,000 | |

11 Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 3 », à l’annexe 3 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

(alinéa 2f), alinéa 15b) du tableau du paragraphe 78(2), articles 401, 402 et 428, alinéa 459(1)a), paragraphe 459(2), alinéas 460(1)a) et (2)a), articles 505, 506 et 508, paragraphe 516(1), alinéa 620b) et article 778)

12 L’annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « PARTIE 8 – SÛRETÉ DES AÉRONEFS », de ce qui suit :

| Colonne 1 Texte désigné | Colonne 2 Montant maximal à payer (\$) | | Colonne 3 Montant maximal à payer (\$) |
|----------------------------|---|-----------------|---|
| | Personne physique | Personne morale | |
| Article 525.1 | | 25 000 | |
| Article 528 | | 25 000 | |
| Article 529 | | 25 000 | |
| Alinéa 532(1)a) | | 25 000 | |
| Alinéa 532(1)b) | | 25 000 | |
| Alinéa 532(1)c) | | 25 000 | |
| Alinéa 534(2)a) | | 25 000 | |
| Paragraphe 538(1) | | 25 000 | |
| Paragraphe 538(2) | | 25 000 | |

13 L’annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 545 », de ce qui suit :

| Colonne 1 Texte désigné | Colonne 2 Montant maximal à payer (\$) | | Colonne 3 Montant maximal à payer (\$) |
|--|---|-----------------|---|
| | Personne physique | Personne morale | |
| PARTIE 9 – PROGRAMME DE SÛRETÉ DES TRANSPORTEURS AÉRIENS | | | |
| Paragraphe 621(1) | | 25 000 | |
| Paragraphe 622(1) | | 25 000 | |
| Alinéa 622(2)a) | | 25 000 | |
| Alinéa 622(2)b) | | 25 000 | |
| Alinéa 622(2)d) | | 25 000 | |
| Alinéa 622(2)k) | | 25 000 | |
| Alinéa 623(1)a) | | 10 000 | |

| Column 1 | Column 2 | Column 3 | Colonne 1 | Colonne 2 | Colonne 3 |
|-----------------------------|------------------------------------|------------------------------------|----------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| | Maximum Amount Payable (\$) | Maximum Amount Payable (\$) | | Montant maximal à payer (\$) | Montant maximal à payer (\$) |
| Designated Provision | Individual | Corporation | Texte désigné | Personne physique | Personne morale |
| Paragraph 623(1)(b) | | 10,000 | Alinéa 623(1)b) | | 10 000 |
| Paragraph 623(1)(c) | | 10,000 | Alinéa 623(1)c) | | 10 000 |
| Paragraph 623(1)(d) | | 10,000 | Alinéa 623(1)d) | | 10 000 |
| Paragraph 623(1)(e) | | 10,000 | Alinéa 623(1)e) | | 10 000 |
| Paragraph 623(1)(f) | | 10,000 | Alinéa 623(1)f) | | 10 000 |
| Subsection 623(2) | | 25,000 | Paragraphe 623(2) | | 25 000 |
| Subsection 624(1) | | 25,000 | Paragraphe 624(1) | | 25 000 |
| Subsection 624(2) | | 25,000 | Paragraphe 624(2) | | 25 000 |
| Subsection 625(1) | 5,000 | | Paragraphe 625(1) | 5 000 | |
| Subsection 626(1) | | 25,000 | Paragraphe 626(1) | | 25 000 |
| Subsection 627(1) | | 25,000 | Paragraphe 627(1) | | 25 000 |
| Section 628 | | 25,000 | Article 628 | | 25 000 |
| Subsection 629(1) | | 25,000 | Paragraphe 629(1) | | 25 000 |
| Subsection 629(2) | | 25,000 | Paragraphe 629(2) | | 25 000 |
| Section 630 | | 25,000 | Article 630 | | 25 000 |
| Section 631 | | 25,000 | Article 631 | | 25 000 |
| Subsection 632(1) | | 10,000 | Paragraphe 632(1) | | 10 000 |
| Subsection 633(1) | | 25,000 | Paragraphe 633(1) | | 25 000 |
| Subsection 633(3) | | 25,000 | Paragraphe 633(3) | | 25 000 |
| Subsection 633(4) | | 10,000 | Paragraphe 633(4) | | 10 000 |
| Subsection 634(1) | | 25,000 | Paragraphe 634(1) | | 25 000 |
| Subsection 634(2) | | 25,000 | Paragraphe 634(2) | | 25 000 |
| Subsection 634(4) | | 25,000 | Paragraphe 634(4) | | 25 000 |
| Subsection 635(1) | | 25,000 | Paragraphe 635(1) | | 25 000 |
| Subsection 635(2) | | 25,000 | Paragraphe 635(2) | | 25 000 |
| Subsection 635(3) | | 25,000 | Paragraphe 635(3) | | 25 000 |
| Subsection 635(4) | | 10,000 | Paragraphe 635(4) | | 10 000 |
| Subsection 635(5) | | 25,000 | Paragraphe 635(5) | | 25 000 |
| Subsection 635(7) | | 25,000 | Paragraphe 635(7) | | 25 000 |
| Section 636 | | 25,000 | Article 636 | | 25 000 |
| Subsection 637(1) | | 25,000 | Paragraphe 637(1) | | 25 000 |
| Subsection 637(2) | | 25,000 | Paragraphe 637(2) | | 25 000 |
| Subsection 637(4) | | 25,000 | Paragraphe 637(4) | | 25 000 |
| Subsection 637(5) | | 25,000 | Paragraphe 637(5) | | 25 000 |
| Subsection 638(1) | | 25,000 | Paragraphe 638(1) | | 25 000 |
| Subsection 638(2) | | 25,000 | Paragraphe 638(2) | | 25 000 |
| Subsection 638(3) | | 10,000 | Paragraphe 638(3) | | 10 000 |

| Column 1 | Column 2 | Column 3 | Colonne 1 | Colonne 2 | Colonne 3 |
|-----------------------------|------------------------------------|------------------------------------|----------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| | Maximum Amount Payable (\$) | Maximum Amount Payable (\$) | | Montant maximal à payer (\$) | Montant maximal à payer (\$) |
| Designated Provision | Individual | Corporation | Texte désigné | Personne physique | Personne morale |
| Subsection 638(4) | | 25,000 | Paragraphe 638(4) | | 25 000 |
| Subsection 638(6) | | 25,000 | Paragraphe 638(6) | | 25 000 |
| Subsection 638(7) | | 25,000 | Paragraphe 638(7) | | 25 000 |
| Subsection 639(1) | | 25,000 | Paragraphe 639(1) | | 25 000 |
| Subsection 639(3) | | 25,000 | Paragraphe 639(3) | | 25 000 |
| Subsection 639(5) | | 25,000 | Paragraphe 639(5) | | 25 000 |
| Subsection 640(1) | | 25,000 | Paragraphe 640(1) | | 25 000 |
| Subsection 640(2) | | 25,000 | Paragraphe 640(2) | | 25 000 |
| Subsection 640(3) | | 25,000 | Paragraphe 640(3) | | 25 000 |
| Subsection 640(5) | | 25,000 | Paragraphe 640(5) | | 25 000 |
| Section 641 | | 10,000 | Article 641 | | 10 000 |
| Subsection 642(1) | | 25,000 | Paragraphe 642(1) | | 25 000 |
| Subsection 642(4) | | 10,000 | Paragraphe 642(4) | | 10 000 |
| Subsection 643(1) | | 25,000 | Paragraphe 643(1) | | 25 000 |
| Subsection 643(2) | | 25,000 | Paragraphe 643(2) | | 25 000 |
| Subsection 643(3) | | 25,000 | Paragraphe 643(3) | | 25 000 |
| Subsection 643(4) | | 25,000 | Paragraphe 643(4) | | 25 000 |
| Subsection 643(5) | | 10,000 | Paragraphe 643(5) | | 10 000 |

Coming into Force

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

Entrée en vigueur

14 Le présent règlement entre en vigueur au troisième anniversaire de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

INDEX

COMMISSIONS

| | |
|---|-----|
| Canada Border Services Agency | |
| Special Import Measures Act | |
| Decorative and other non-structural plywood — Decisions..... | 798 |
| Canada Revenue Agency | |
| Income Tax Act | |
| Revocation of registration of charities [Voluntary, 106693047RR0053]..... | 798 |
| Canadian International Trade Tribunal | |
| Appeals | |
| Notice No. HA-2026-002..... | 799 |
| File PR-2026-001 — Notice of inquiry | |
| Automated data processing software | 800 |
| Preliminary injury inquiry PI-2026-001 — | |
| Notice of commencement of preliminary injury inquiry | |
| Decorative and other non-structural plywood..... | 801 |
| Canadian Radio-television and Telecommunications Commission | |
| Decisions | 804 |
| * Notice to interested parties..... | 803 |
| Public Service Commission | |
| Public Service Employment Act | |
| Permission and leave granted (Laporte-Roy, Maud)..... | 804 |
| Permission granted (Cormier, Janice)..... | 804 |
| Permission granted (Hudson, Evan)..... | 805 |
| Permission granted (Larochelle, Christine).... | 805 |
| Permission granted (Neil, Steven)..... | 806 |
| Permission granted (Noël, Annik)..... | 806 |
| Permission granted (Power, Shawn)..... | 806 |

GOVERNMENT NOTICES

| | |
|--|-----|
| Environment, Dept. of the | |
| Canadian Environmental Protection Act, 1999 | |
| Report on comments to address comments on the environmental occurrences notification agreements | 778 |
| Environment, Dept. of the, and Dept. of Health | |
| Canadian Environmental Protection Act, 1999 | |
| Publication of summary of the assessment of four substances in the Alkyl Halides Group specified on the Domestic Substances List and of Ministerial Statements (section 77 of the Canadian Environmental Protection Act, 1999) | 779 |

GOVERNMENT NOTICES — *Continued*

| | |
|---|-----|
| Privy Council Office | |
| Appointment opportunities..... | 795 |
| Transport, Dept. of | |
| Canada Shipping Act, 2001 | |
| Interim Order for the Protection of North Atlantic Right Whales (<i>Eubalaena glacialis</i>) in the Gulf of St. Lawrence, 2026..... | 784 |

MISCELLANEOUS NOTICES

| | |
|--------------------------------------|-----|
| * TD Home and Auto Insurance Company | |
| Reduction of stated capital | 808 |

PARLIAMENT

| | |
|---|-----|
| House of Commons | |
| * Filing applications for private bills (First Session, 45th Parliament)..... | 797 |

PROPOSED REGULATIONS

| | |
|---|-----|
| Foreign Affairs, Trade and Development, Dept. of | |
| Export and Import Permits Act | |
| Order Amending the Export Control List | 810 |
| Transport, Dept. of | |
| Aeronautics Act | |
| Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Security Program for Air Carriers) | 833 |

* This notice was previously published.

INDEX

AVIS DIVERS

| | |
|--|-----|
| Compagnie d'assurance habitation et auto TD * Réduction du capital déclaré..... | 808 |
|--|-----|

AVIS DU GOUVERNEMENT

| | |
|--|-----|
| Conseil privé, Bureau du Possibilités de nominations | 795 |
|--|-----|

Environnement, min. de l'

| | |
|--|-----|
| Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Rapport sur les commentaires pour aborder les commentaires formulés à l'égard des accords sur les avis d'événements environnementaux | 778 |
|--|-----|

Environnement, min. de l', et min. de la Santé

| | |
|---|-----|
| Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Publication du résumé de l'évaluation de quatre substances du groupe des halogénures d'alkyle inscrites sur la Liste intérieure et des déclarations ministérielles [article 77 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)] | 779 |
|---|-----|

Transports, min. des

| | |
|---|-----|
| Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada Arrêté d'urgence de 2026 visant la protection des baleines noires de l'Atlantique Nord (<i>Eubalaena glacialis</i>) dans le golfe du Saint-Laurent | 784 |
|---|-----|

COMMISSIONS

Agence des services frontaliers du Canada

| | |
|---|-----|
| Loi sur les mesures spéciales d'importation Contreplaqués décoratifs et autres contreplaqués non structuraux — Décisions | 798 |
|---|-----|

Agence du revenu du Canada

| | |
|---|-----|
| Loi de l'impôt sur le revenu Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance [volontaire, 106693047RR0053] | 798 |
|---|-----|

Commission de la fonction publique

| | |
|--|-----|
| Loi sur l'emploi dans la fonction publique Permission accordée (Cormier, Janice)..... | 804 |
| Permission accordée (Hudson, Evan)..... | 805 |

COMMISSIONS (suite)

Commission de la fonction publique (suite)

| | |
|--|-----|
| Loi sur l'emploi dans la fonction publique (suite) Permission accordée (Larochelle, Christine) ... | 805 |
| Permission accordée (Neil, Steven)..... | 806 |
| Permission accordée (Noël, Annik)..... | 806 |
| Permission accordée (Power, Shawn)..... | 806 |
| Permission et congé accordés (Laporte-Roy, Maud)..... | 804 |

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

| | |
|----------------------------|-----|
| * Avis aux intéressés..... | 803 |
| Décisions | 804 |

Tribunal canadien du commerce extérieur

| | |
|---|-----|
| Appels Avis n° HA-2026-002 | 799 |
| Dossier PR-2026-001 — Avis d'enquête Logiciel de traitement automatique de l'information..... | 800 |
| Enquête préliminaire de dommage PI-2026-001 — Avis d'ouverture d'enquête préliminaire de dommage Contreplaqués décoratifs et autres contreplaqués non structuraux | 801 |

PARLEMENT

Chambre des communes

| | |
|--|-----|
| * Demandes introductives de projets de loi d'intérêt privé (Première session, 45 ^e législature) | 797 |
|--|-----|

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Affaires étrangères, du Commerce et du Développement, min. des

| | |
|---|-----|
| Loi sur les licences d'exportation et d'importation Décret modifiant la Liste des marchandises et technologies d'exportation contrôlée..... | 810 |
|---|-----|

Transports, min. des

| | |
|---|-----|
| Loi sur l'aéronautique Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (programme de sûreté des transporteurs aériens) | 833 |
|---|-----|

* Cet avis a déjà été publié.